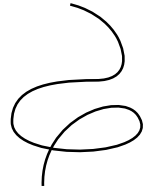


# 1. Beteiligungsforum Arnsberg

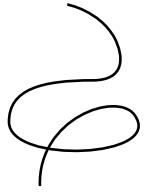
Radverkehrskonzept

Arnsberg, 15. Februar 2023



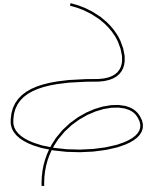
# Agenda

1. Einführung: Team & Radverkehrskonzept (10 Minuten)
2. Vorstellung: Ergebnisse Umfrage (20 Minuten)
3. Vorstellung: Bestandsanalyse (30 Minuten)
4. Workshops zu verschiedenen Themen (ca. 60 Minuten)



# 1. Einführung: Team





# 1. Einführung: Team

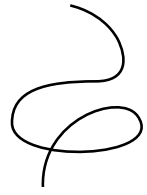


Stefan Wolter  
Geschäftsführer TRC  
Dipl. Ing. (Bauingenieur/ Verkehrsplaner)

Projektleitung  
Bestandsanalyse & Maßnahmen

[wolter@trc-transportation.com](mailto:wolter@trc-transportation.com)





# 1. Einführung: Team



Carolin Kruse

Geschäftsführerin Fair Spaces GmbH

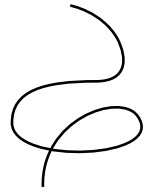
M.Sc. Verkehrswissenschaft & Betriebswirtschaft

Stellvertretende Projektleiterin

Öffentlichkeitsarbeit & Beteiligung

[carolin.kruse@fair-spaces.de](mailto:carolin.kruse@fair-spaces.de)





# 1. Einführung: Radverkehrskonzept - Ziele

**Das Angebot für den Radverkehr zu verbessern damit zukünftig mehr Menschen das Fahrrad im Alltag nutzen**

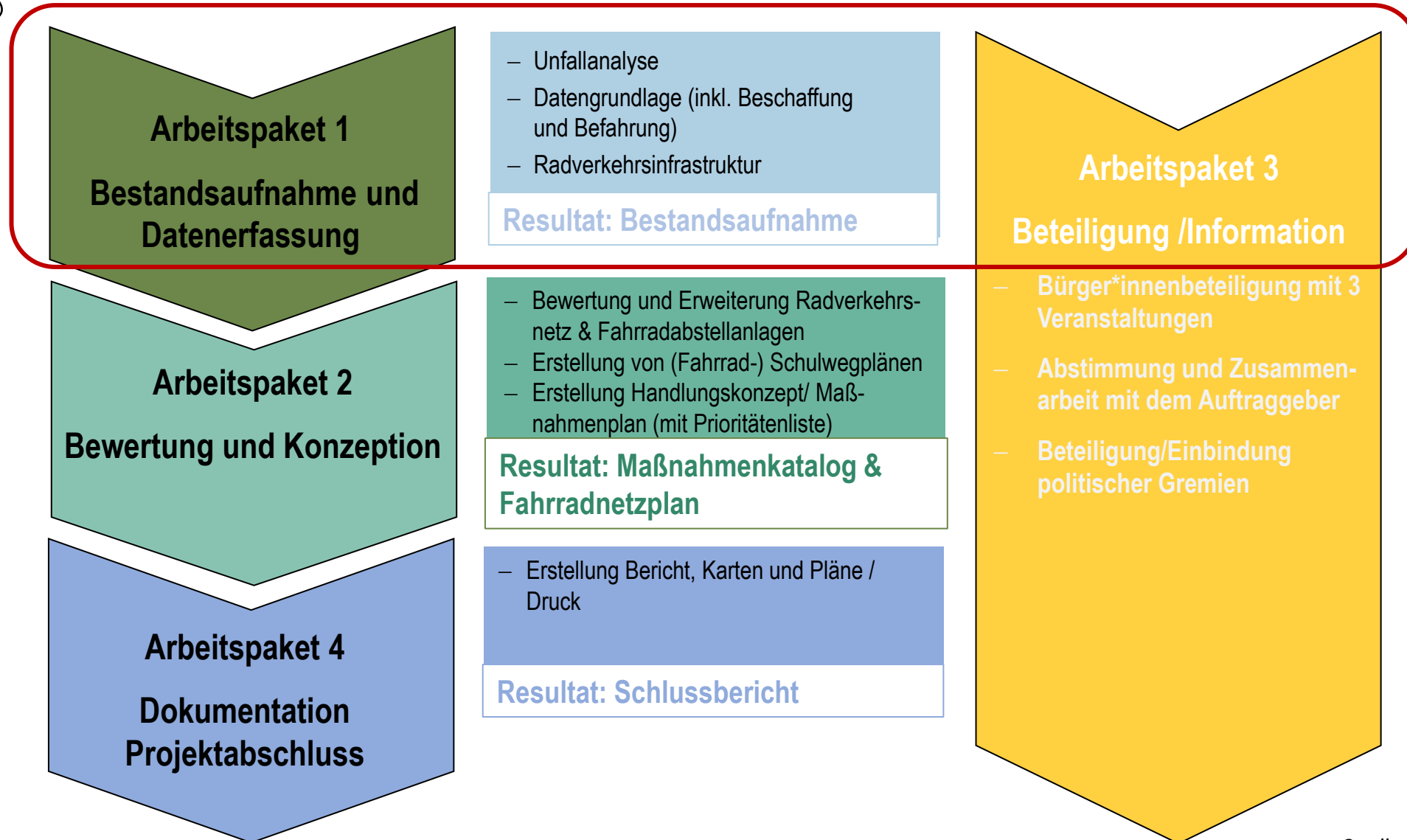
Ziele von Arnsberg:

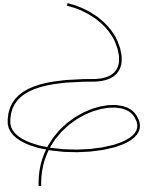
- 10% aller innerstädtischen Wege mit dem Fahrrad bis 2025
- 15% aller innerstädtischen Wege mit dem Fahrrad bis 2030
- Fahrrad wird als schnelles, praktisches und sicheres Verkehrsmittel gesehen

Hierdurch:

- Förderung sozialverträglicher Mobilität
- Förderung klimafreundlicher Mobilität
- Arnsberg ist weiterhin eine lebenswerte, fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt

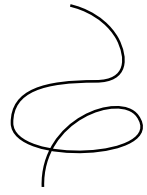
# 1. Einführung: Radverkehrskonzept - Übersicht





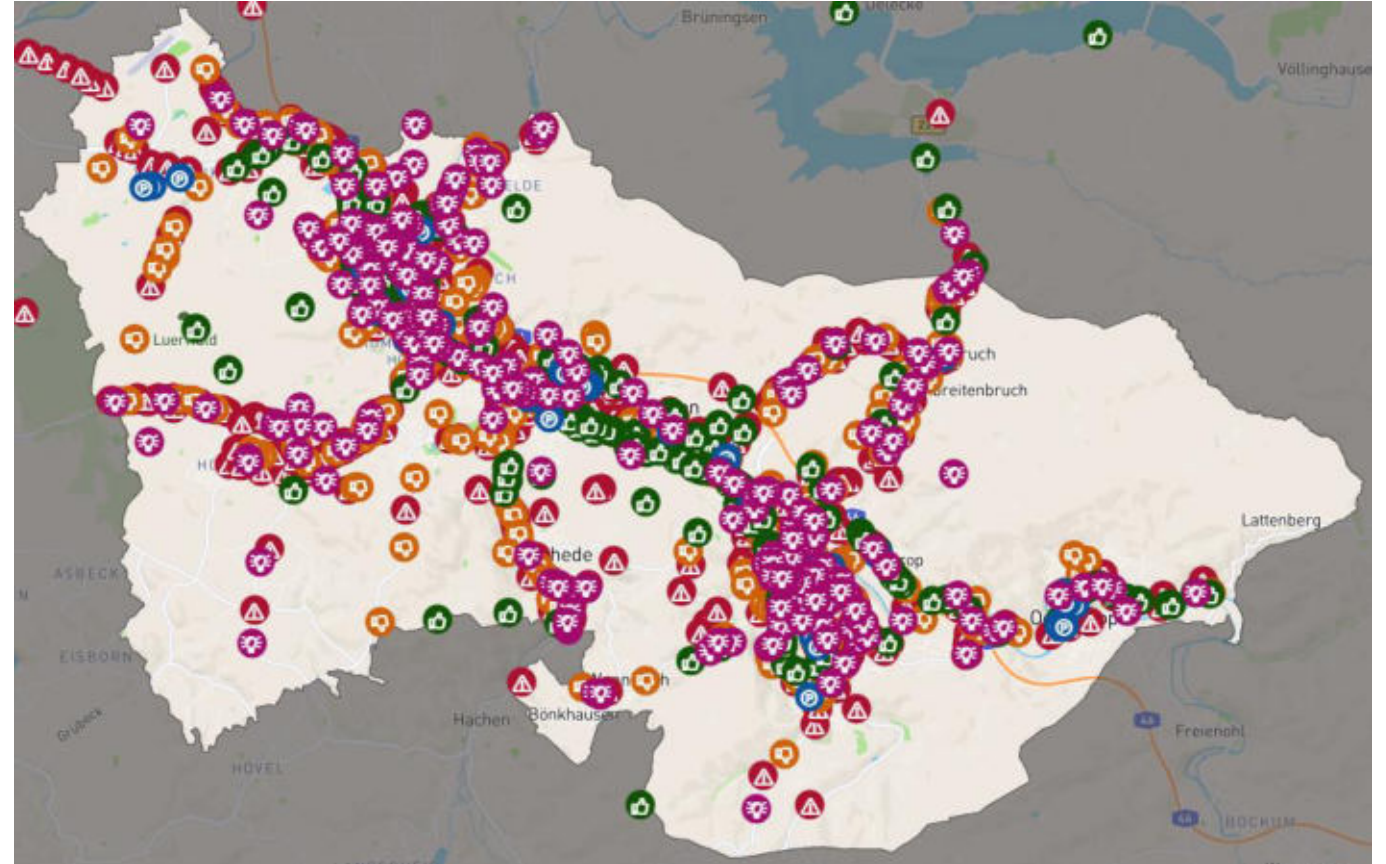
## **2. Vorstellung: Ergebnisse Umfrage – Teilnehmende & Multiple Choice Fragen**

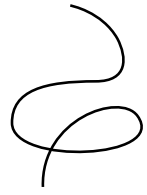




## 2. Vorstellung: Ergebnisse Umfrage

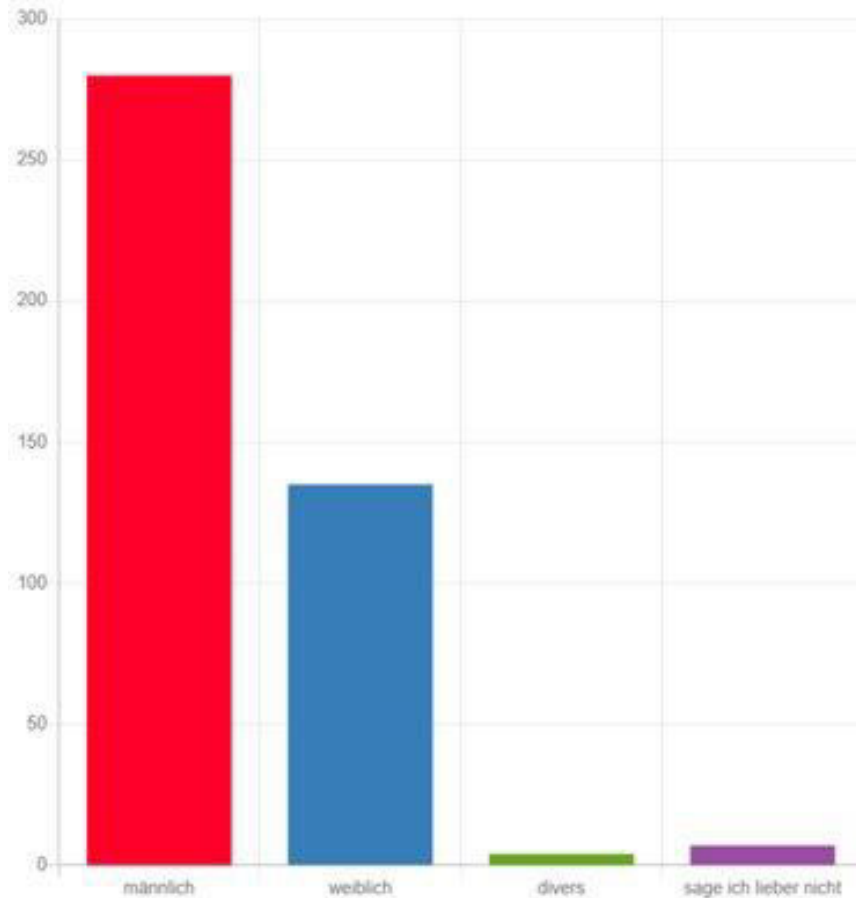
- 593 Teilnehmende
- Zeit: 28.11. – 19.12.2022



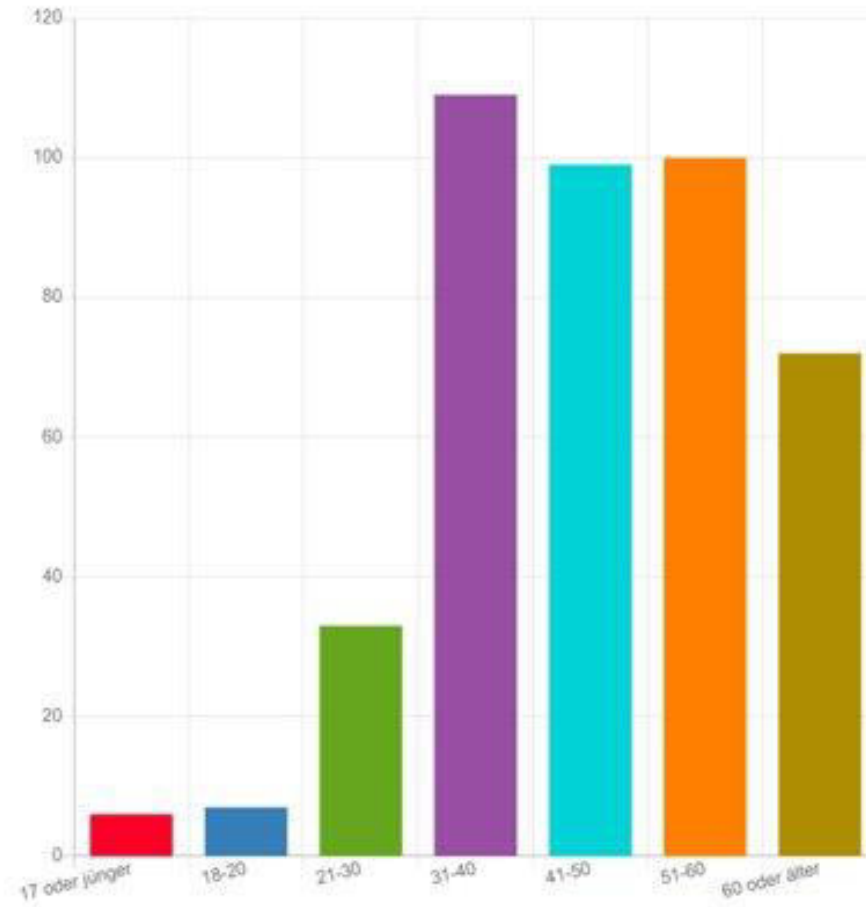


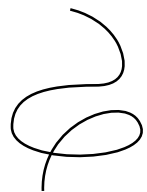
## 2. Vorstellung: Ergebnisse Umfrage

Wie identifizieren Sie sich?

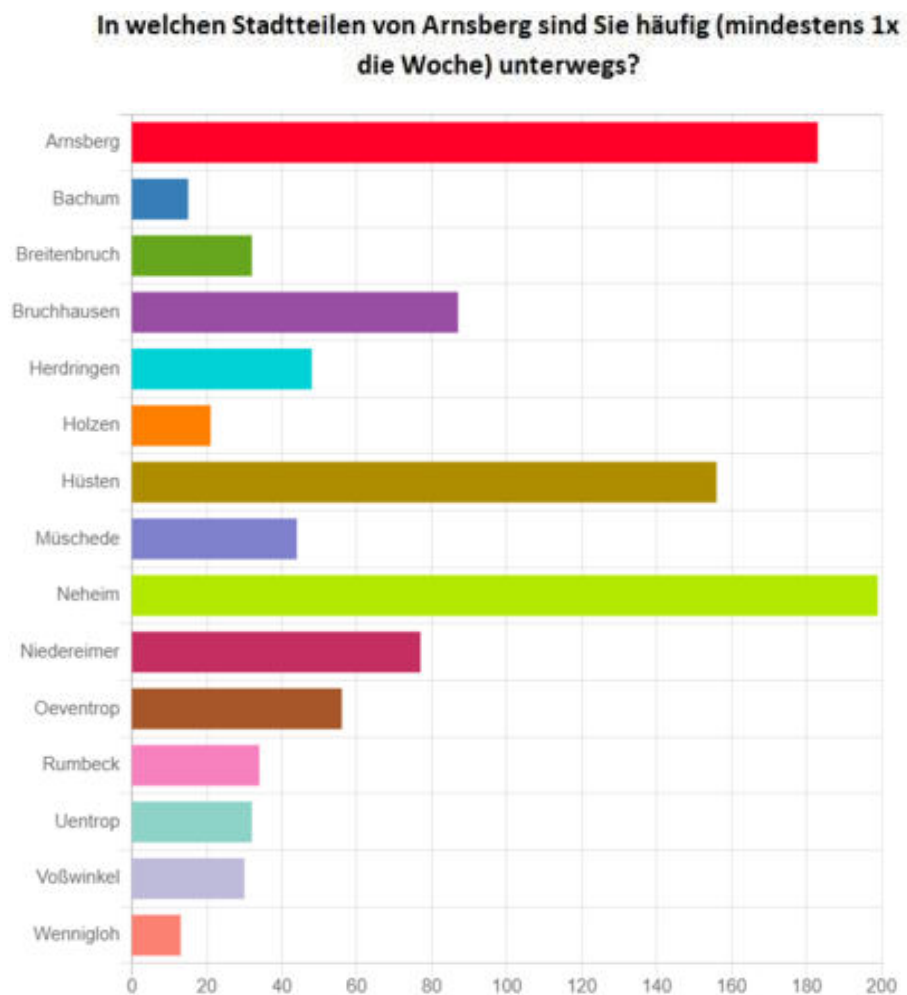
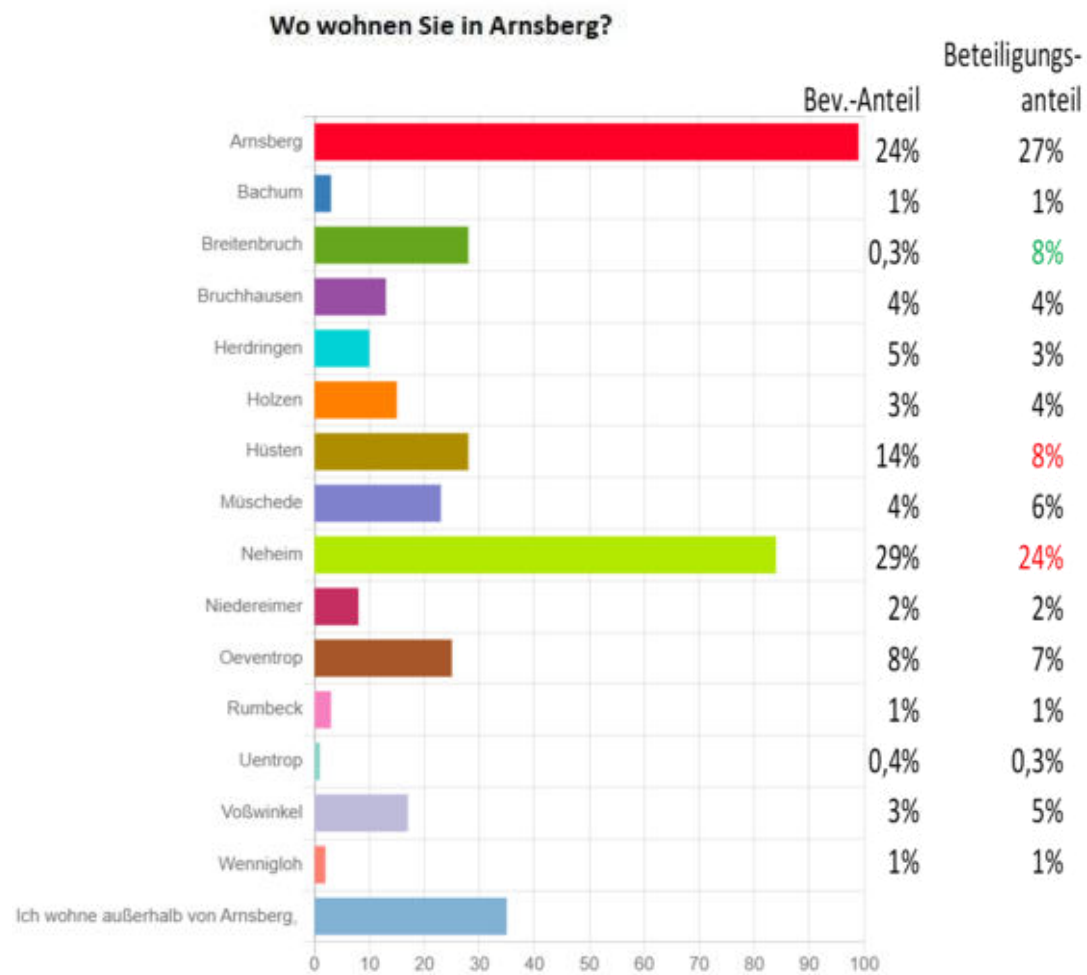


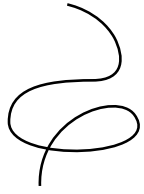
Zu welcher der nachfolgenden Alterskategorien gehören Sie?





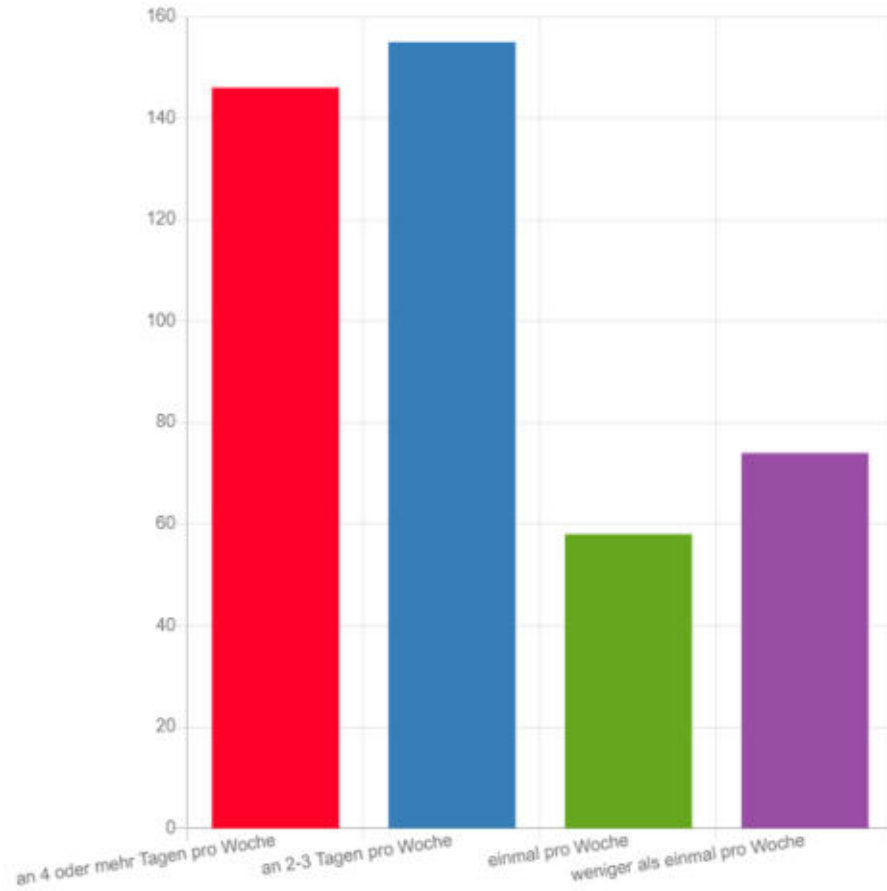
## 2. Vorstellung: Ergebnisse Umfrage



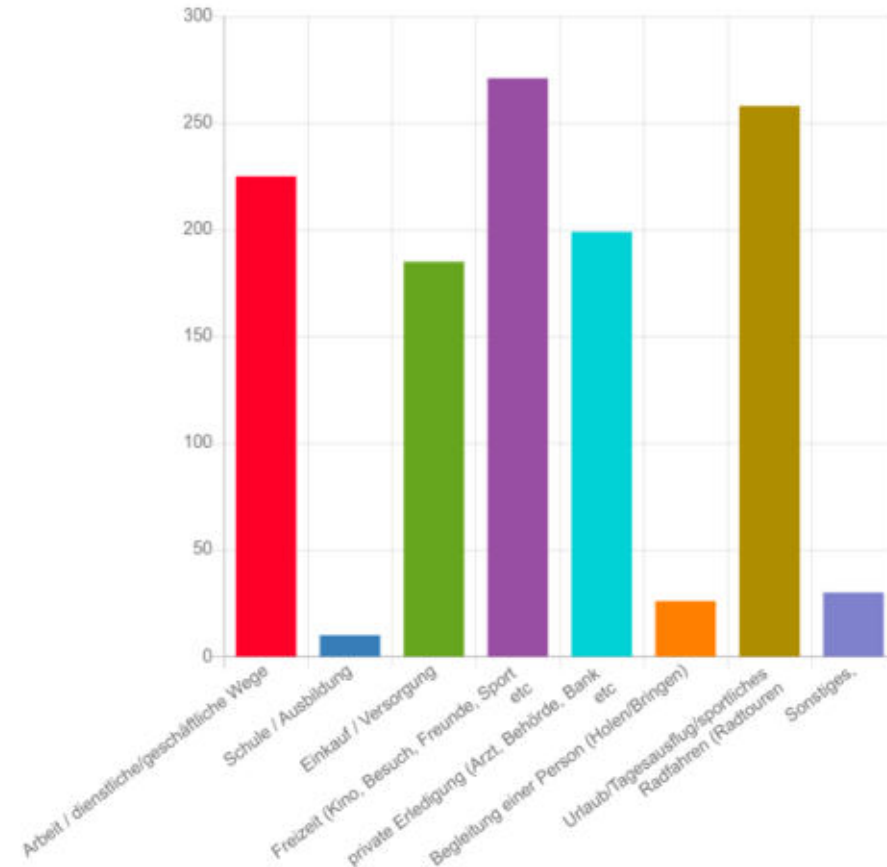


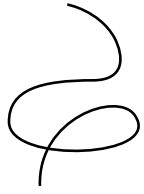
## 2. Vorstellung: Ergebnisse Umfrage

Wie oft fahren Sie Fahrrad?



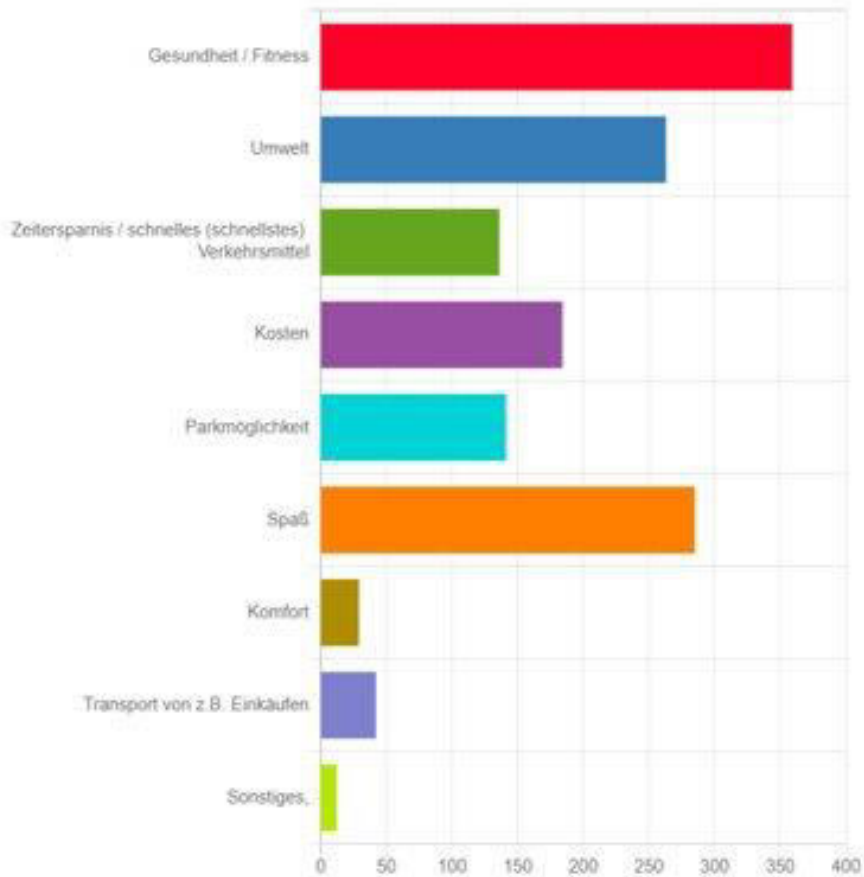
Zu welchem Zweck fahren Sie Fahrrad?



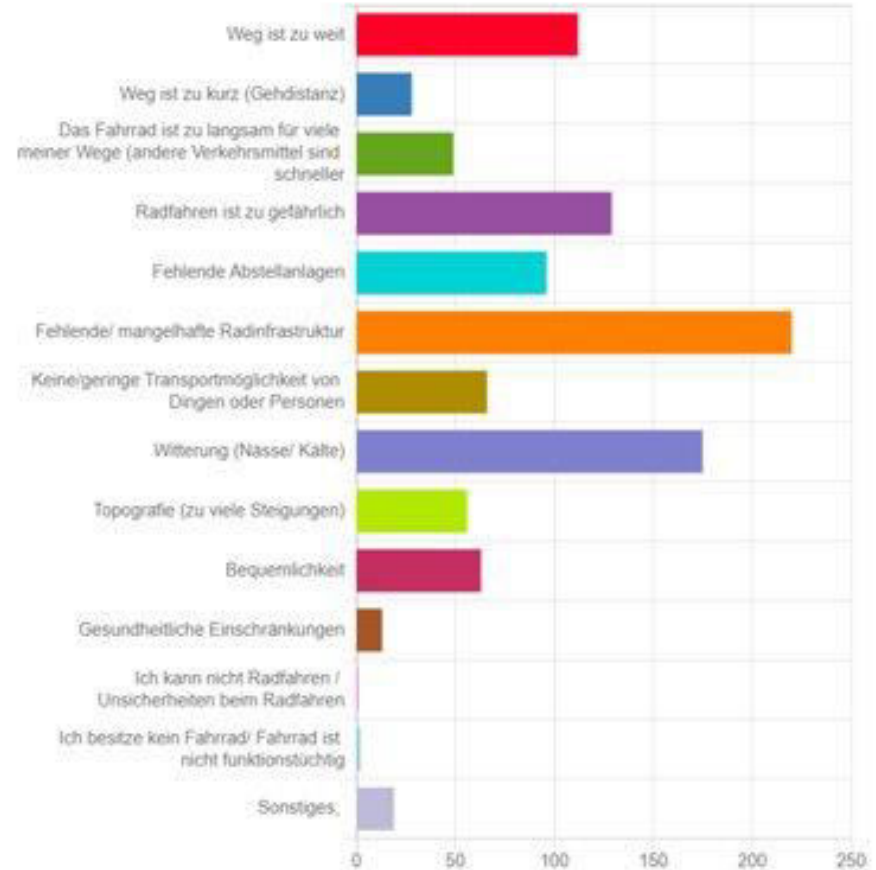


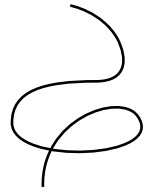
## 2. Vorstellung: Ergebnisse Umfrage

Was bewegt Sie dazu, Fahrrad zu fahren?








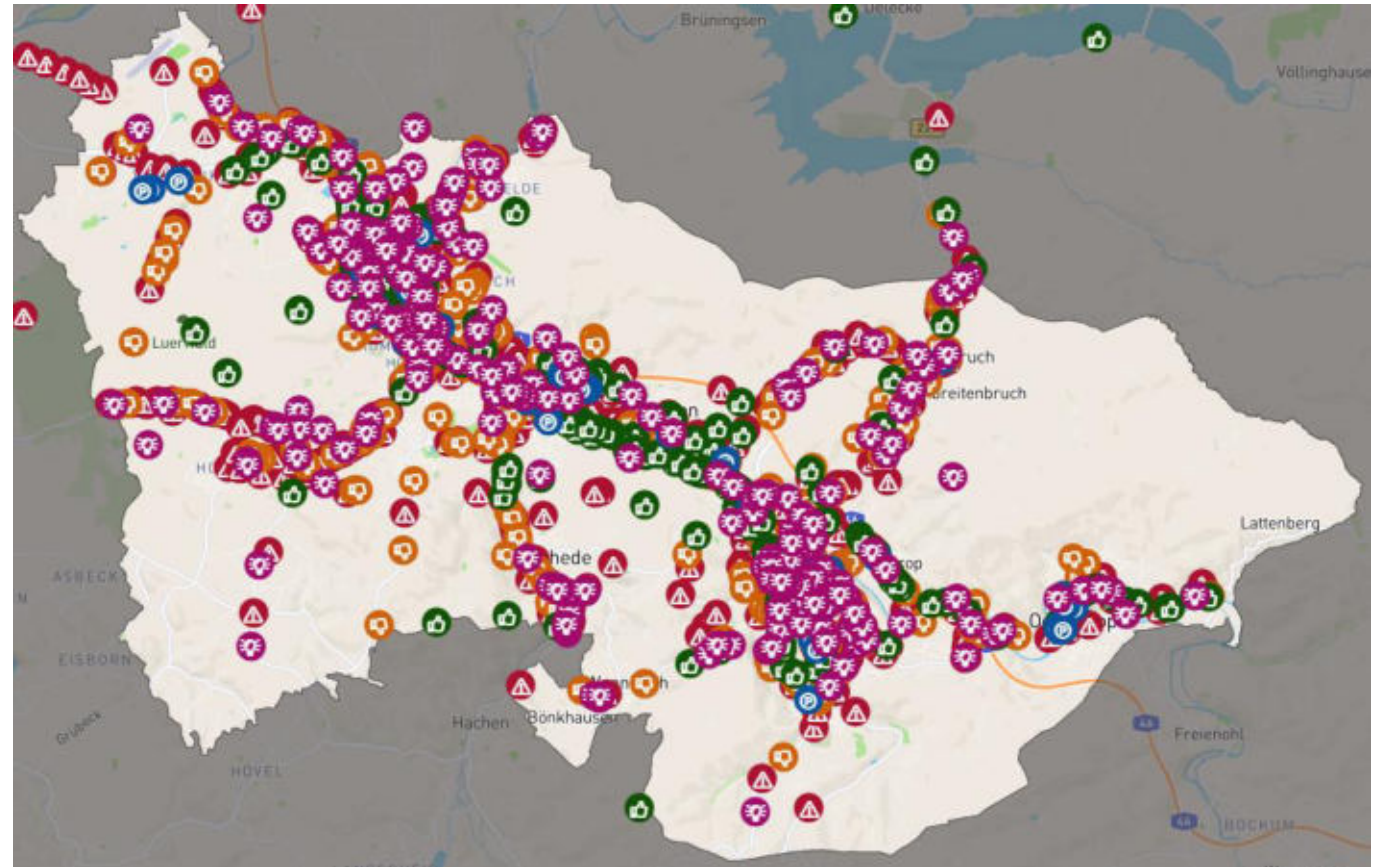
Was hindert Sie an der (häufigeren) Nutzung des Fahrrads im Alltag?

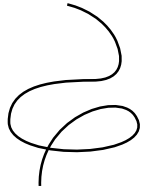




## 2. Vorstellung: Ergebnisse Umfrage

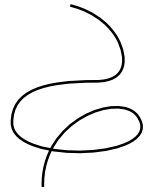
- 593 Teilnehmende
- 2.257 Eingaben auf der Karte
-  Gefahrenstelle (n = 1030)
-  Qualitätsmangel (n = 461)
-  Angenehme Stelle (n = 316)
-  Fahrradabstellanlagen (n = 138)
-  Verbesserungsvorschläge (n = 312)





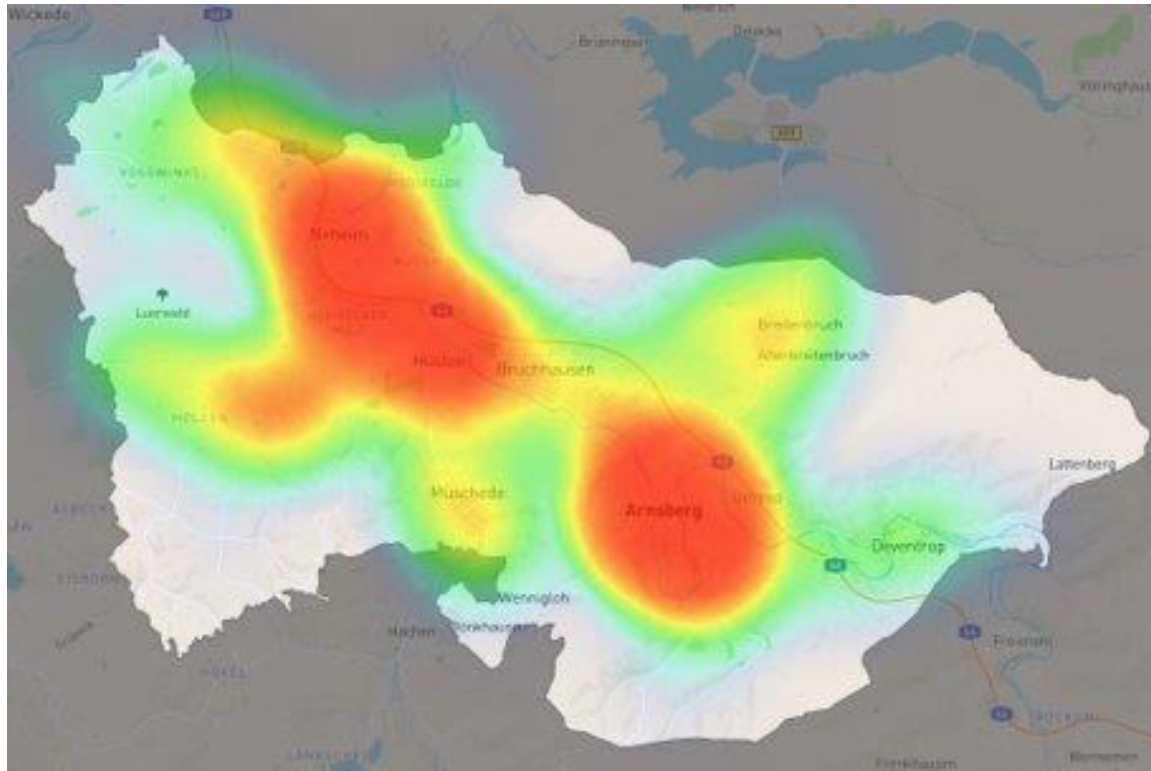
## 2. Vorstellung: Ergebnisse Umfrage - Heatmaps

Heat Maps: Häufig genannte Orte (für alle Antworten, die minimal 50x genannt wurden)

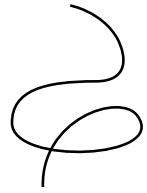


## 2. Vorstellung: Ergebnisse Umfrage - Heatmaps

Gefahrenstellen (n = 1.030)

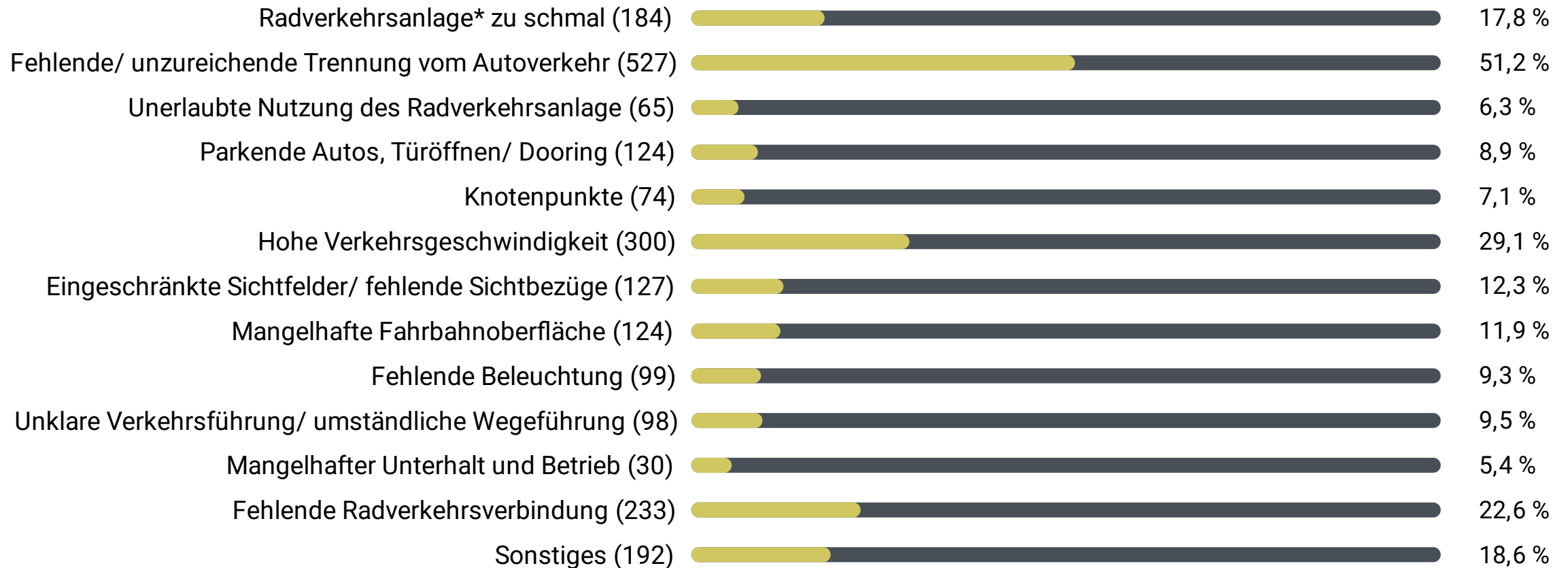


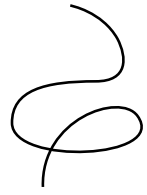




## 2. Vorstellung: Ergebnisse Umfrage - Heatmaps

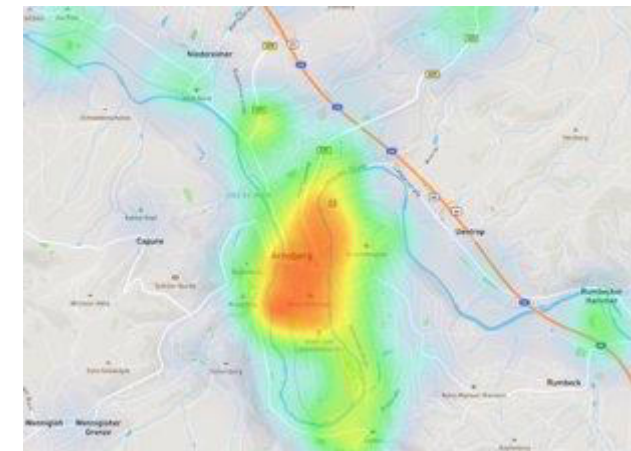
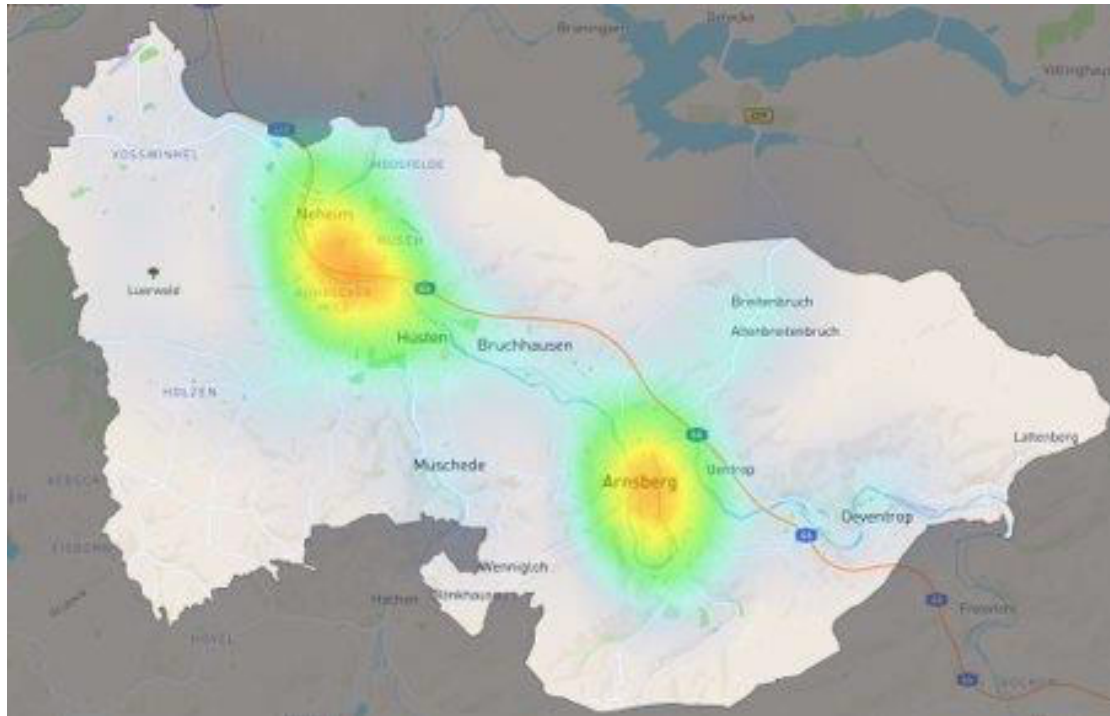
Gefahrenstellen (n = 1.030)

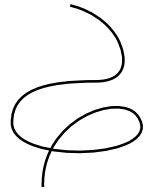




## 2. Vorstellung: Ergebnisse Umfrage - Heatmaps

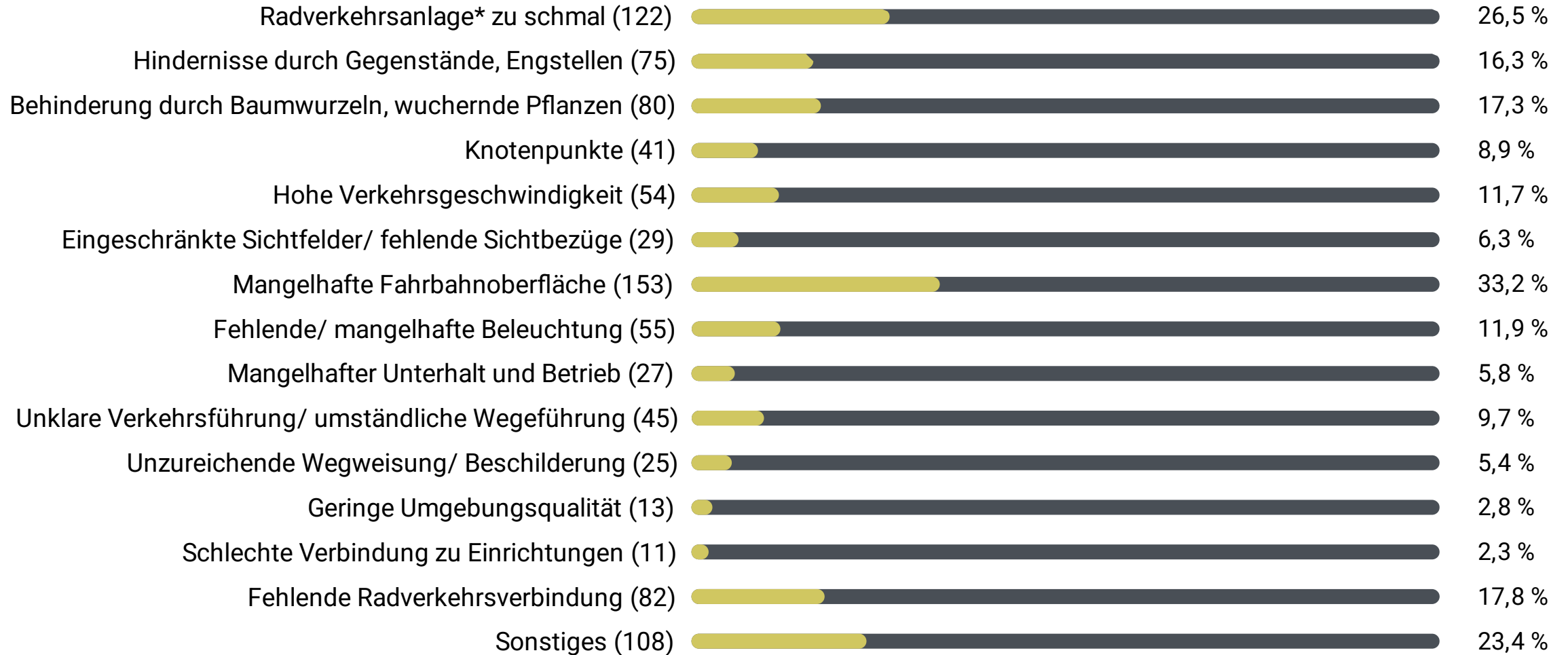
Qualitätsmängel (n = 461)

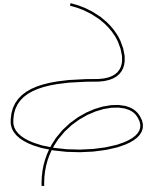




## 2. Vorstellung: Ergebnisse Umfrage - Heatmaps

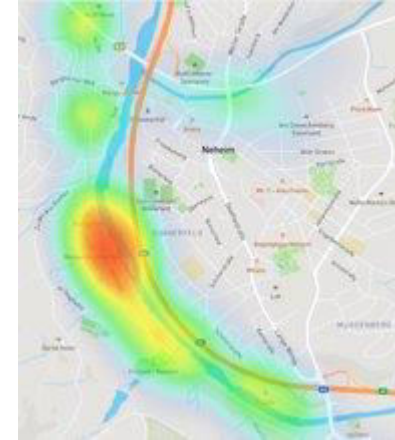
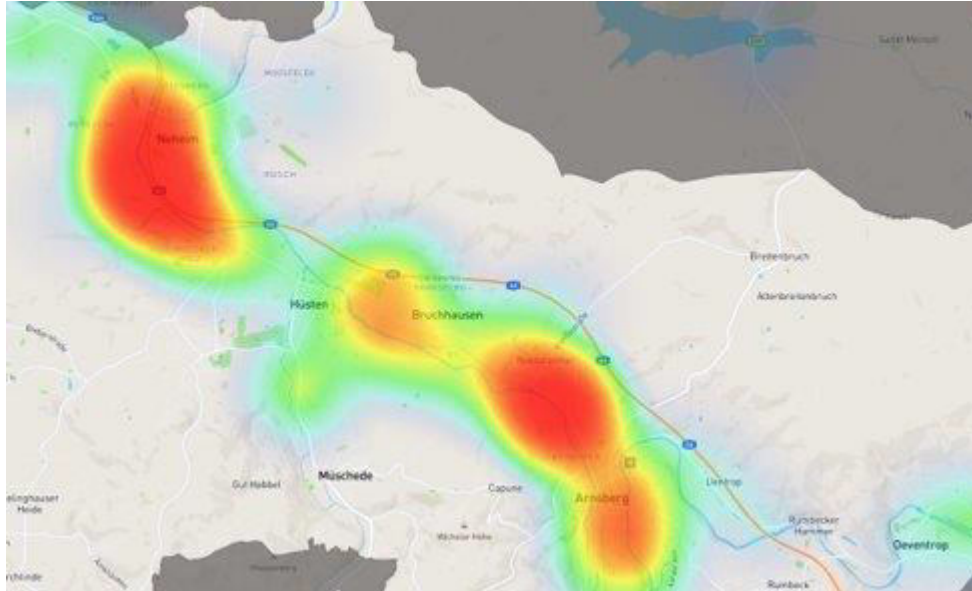
Qualitätsmängel (n = 461)

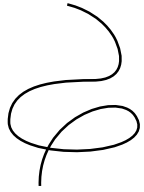




## 2. Vorstellung: Ergebnisse Umfrage - Heatmaps

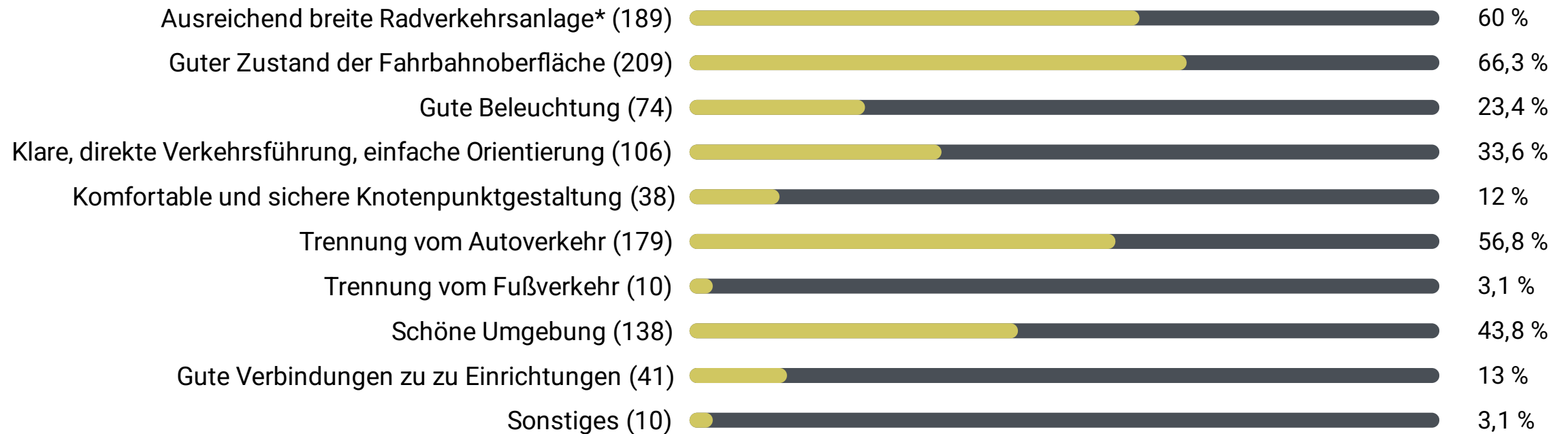
Angenehme Stellen (n = 189)

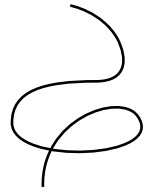




## 2. Vorstellung: Ergebnisse Umfrage - Heatmaps

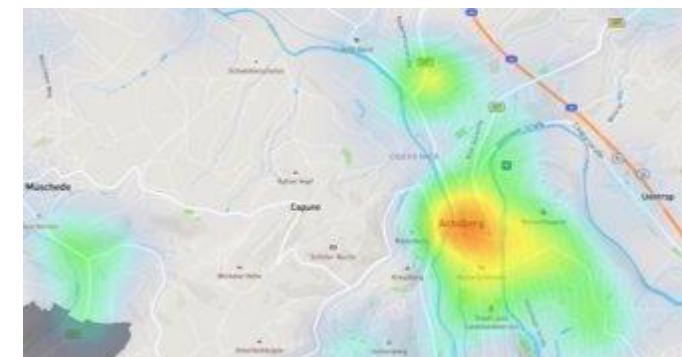
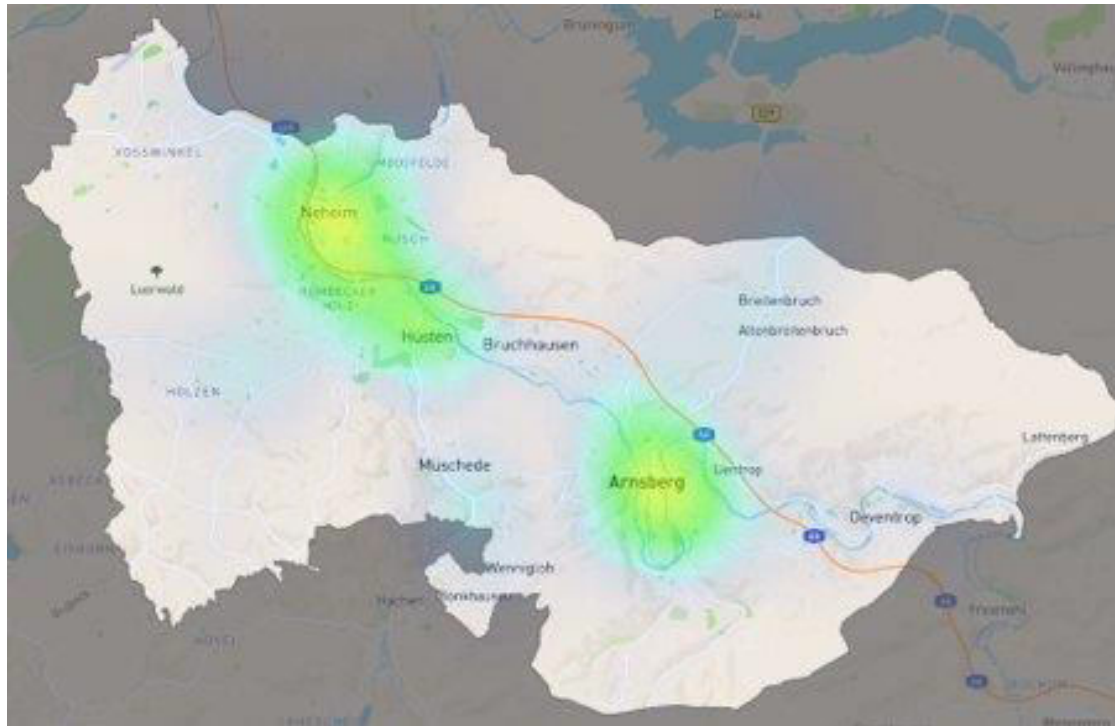
Angenehme Stellen (n = 189)

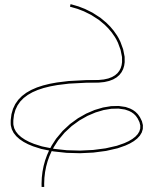




## 2. Vorstellung: Ergebnisse Umfrage - Heatmaps

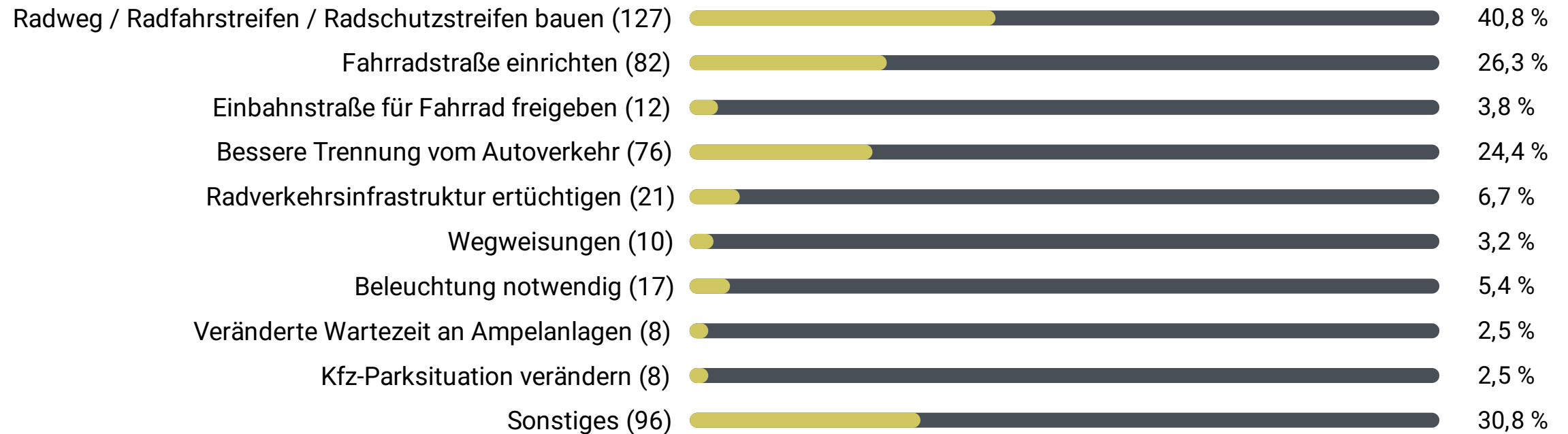
Verbesserungsvorschläge (n = 312)

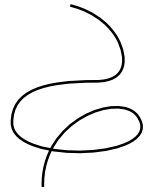




## 2. Vorstellung: Ergebnisse Umfrage - Heatmaps

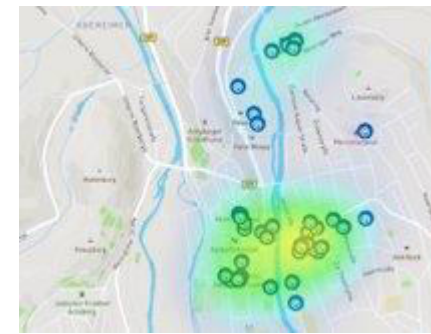
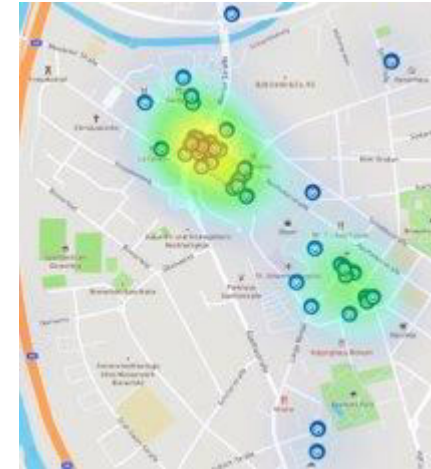
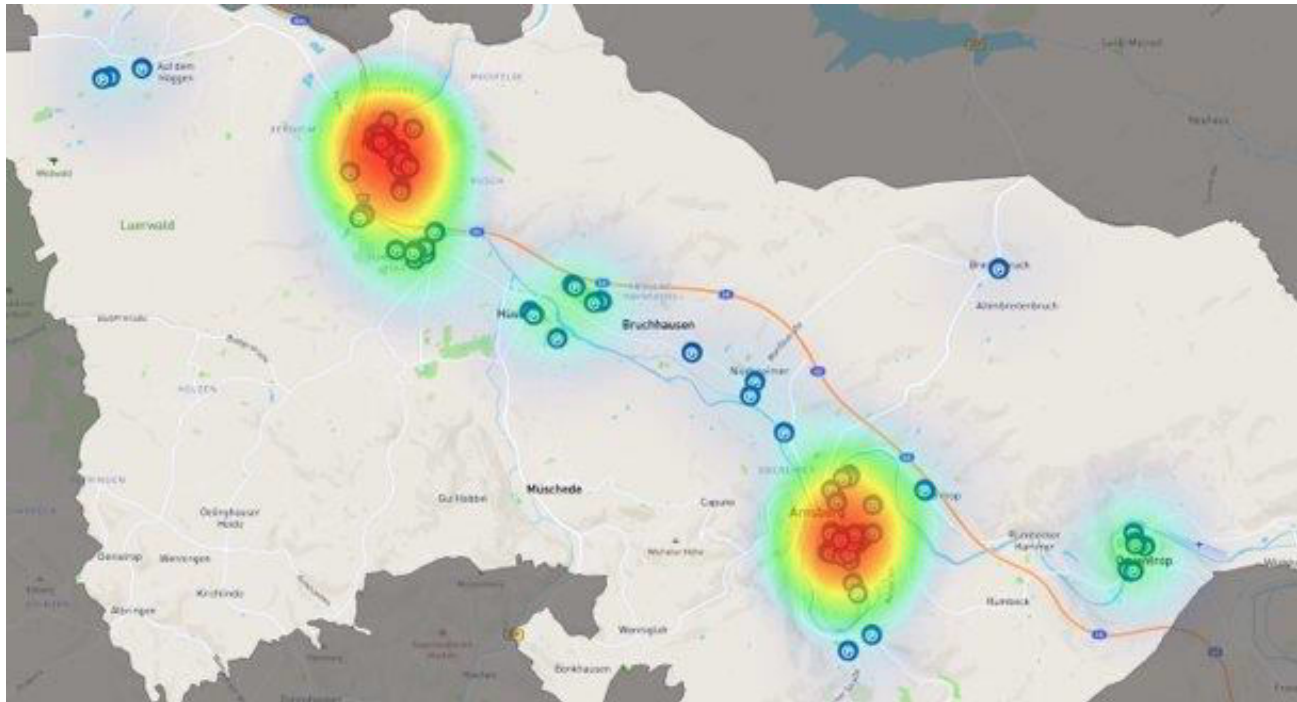
Verbesserungsvorschläge (n = 312)



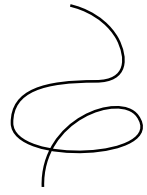


## 2. Vorstellung: Ergebnisse Umfrage - Heatmaps

Fahrradabstellanlagen (n = 138)

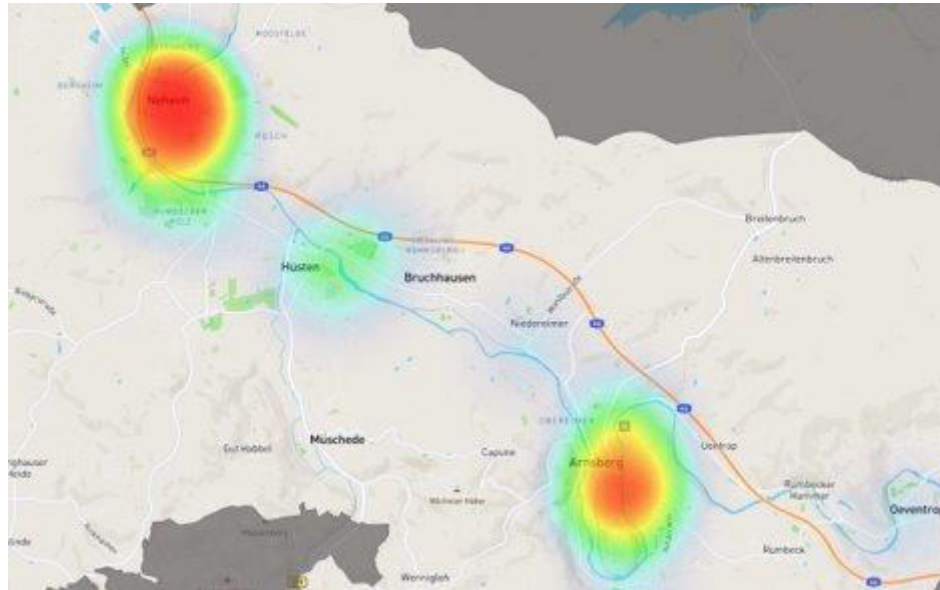




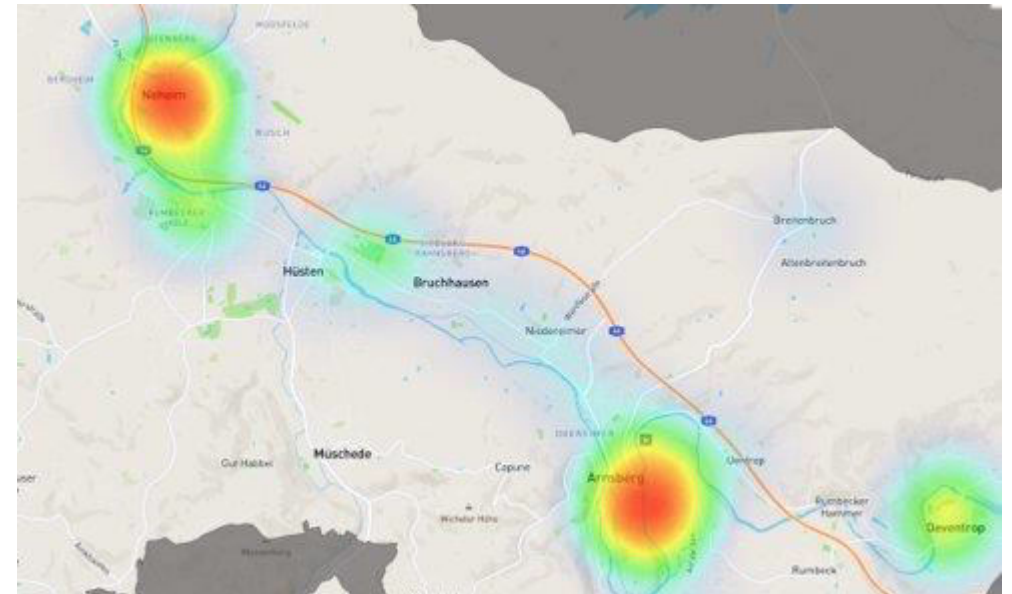


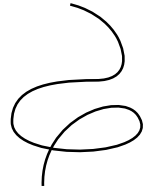
## 2. Vorstellung: Ergebnisse Umfrage - Heatmaps

Fahrradabstellanlagen gegen Bezahlung (n = 65)

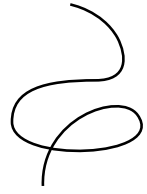


Fahrradabstellanlagen kostenfrei (n = 63)





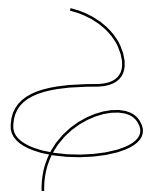
## **2. Vorstellung: Ergebnisse Umfrage – Kommentare (eine Auswahl)**



## 2. Vorstellung: Ergebnisse Umfrage – Gefahrenstellen (Beispielkarte im GIS)



Quelle: GIS / maptionnaire / Umfrage Arnberg;  
Kartengrundlage: OSM © OpenStreetMap contributors; CC BY-SA 2.0



## 2. Vorstellung: Ergebnisse Umfrage – Gefahrenstellen (zu schmal)



*„Zu enge Wegführung, Alternative: Wegführung um die Kleingärten außen herum zu Ruhr-Brücke.“*

*"Der Ruhrtalradweg ist m.E. zu schmal für Fahrradfahrer, Fußgänger (mit Hund/en, Kinderwagen), Inlinern - in beiden Richtungen !!! [...] Getrennte Spuren für Fussgänger/ Farradfahrer."*

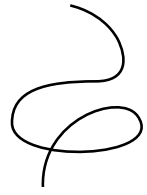
*"In den Sommonaten ist der Radweg für die Masse an Fußgängern und Radfahrenden zu schmal zwischen dem R-Cafe und der Möhnebrücke."*



Fotos: TRC / Stefan Wolter

*"Hier wäre eine Fahrradstraße angebracht. Denn ein Autofahrer kann hier eh nicht an einem Radler vorbeifahren, weil die Straße zu schmal ist. Und warum dann nicht ein deutliches Zeichen setzen?"*

Alle in der Präsentation in „Anführungszeichen“ gesetzten und in *kursiver Schrift* markierten Texte sind Kommentare aus der Online-Befragung. Es wird darauf hingewiesen, dass die Kommentare nicht in jedem Fall die Ansicht des Planungsteams wiedergeben.



## 2. Vorstellung: Ergebnisse Umfrage – Gefahrenstellen (fehlende / unzureichende Trennung MIV)

Fehlende/ unzureichende Trennung vom Autoverkehr & Hohe Verkehrsgeschwindigkeit



Fotos: TRC / Stefan Wolter; Kartengrundlage: OSM © OpenStreetMap contributors

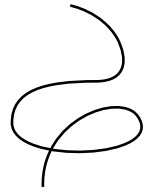


„Die Bieberstraße ist zwar als Radweg angegeben, aber aufgrund eines fehlenden Radwegs und der Verkehrsbelastung völlig ungeeignet.“



„Schnellstmöglich einen sicheren Radweg schaffen, eventuell vor Umlegung bzw. Neubau der Straße“





## 2. Vorstellung: Ergebnisse Umfrage – unangenehme Stellen (Hindernisse)



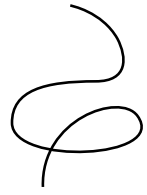
*"Der einzige Weg von Wennigloh nach Arnsberg. Für den täglichen Radverkehr kaum zu nutzen. Anderer Weg aufgrund vieler Autos zu gefährlich."*



*"Entfernung der Schranke, da daneben sehr wenig Platz zum Durchfahren ist. Ein Poller würde reichen."*

*"Absperr-Poller mitten auf Radweg - bei Dunkelheit kaum sichtbar."*

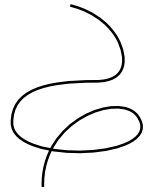




## 2. Vorstellung: Ergebnisse Umfrage – angenehme Stellen (ausreichend breite Radverkehrsinfrastruktur)



*"Das neue Teilstück ist sehr gut geworden!"*



## 2. Vorstellung: Ergebnisse Umfrage – angenehme Stellen (ausreichend breite Radverkehrsinfrastruktur)

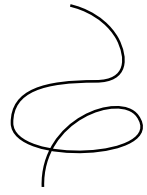


*"Bestes Stück auf meiner Strecke. Aber warum nicht getrennt vom Fußgängern. Ich denke sowieso für Radschnellwege muss der Fußgänger vom Radfahrer getrennt werden. Man ist mit einem E-Bike nunmal recht schnell. Und dazu kommt, das man es ja nicht aus Freizeitaspekten nutzt, sondern um zur Arbeit zu kommen. Siehe Niederlande."*



*"Leider kommt es immer wieder zu Missverständnissen von Fahrrad Fahrern und Hundehaltern!"*

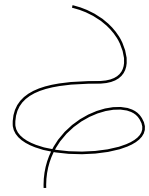




## 2. Vorstellung: Ergebnisse Umfrage – angenehme Stellen (Beleuchtung)



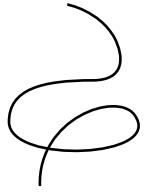
*"Bezieht sich auf diverse "smarte Beleuchtungen". An Position einer Leuchte wird aktuell die nächste Leuchte angeschaltet. Deutlich besser wäre, wenn auch die übernächste Leuchte angeschaltet wird. Bei Dunkelheit hilft nämlich nicht nur das direkte Licht im Umfeld einer Leuchte, sondern auch die Spiegelung in der (z. B. nassen) Fahrbahn einer weiter entfernten Leuchte. Befindet man sich aktuell kurz vor einer Leuchte, so fährt man in ein schwarzes Loch, bis die nächste Leuchte anschaltet."*



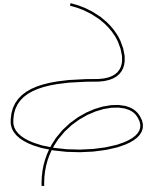
## 2. Vorstellung: Ergebnisse Umfrage – angenehme Stellen (komfortable & sichere Knotenpunktgestaltung)



*"Eine Stelle, von der man meinen könnte, hier wurde mal über den Tellerrand bzw. über die Grenze Richtung Niederlande geschaut. Sehr sichere und komfortable Straßenquerung über die Delecker Straße."*



### **3. Vorstellung Bestandsanalyse**

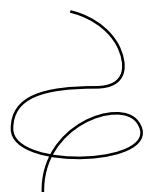


## 3. Bestandsanalyse

Befahrungen des Radverkehrsnetzes am 06. und 07. Oktober sowie 1. Dezember 2022, weitgehend mit Videoaufzeichnung oder Fotodokumentation.

- „einfache Sichtprüfung“ zur Aufnahme des offensichtlichen Zustands und offensichtlicher Mängel.
- Nachträgliche Überprüfung weiterer Aspekte z.B. der ERA 2010\* wie Breite, Sicherheitsstreifen/-räume, Führung etc. (die Breiten wurden in GIS über Luftbilder gemessen/geprüft).
- Betrachtung der Unfallhäufungspunkte

\* Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 2010, Köln, 2010.

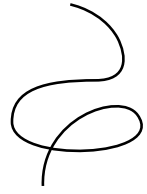


## Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitstrennstreifen (nach ERA 2010<sup>1</sup>)

Anlagentyp	Breite der Radverkehrsanlage		Breite des Sicherheitstrennstreifens		
			Zur Fahrbahn	Zu Längsparkständen	Zu Schräg-/Senkrechtparkständen
<b>Schutzstreifen</b>	Regelmaß Mindestmaß	1,50 m 1,25 m	-	Sicherheitsraum* 0,25 m bis 0,5 m	Sicherheitsraum: 0,75 m
<b>Radfahrstreifen</b>	Regelmaß (einschl. Markierung)	1,85 m	-	0,50 m bis 0,75 m	0,75 m
<b>Einrichtungsradschwergewicht</b>	Regelmaß (bei geringer Radverkehrsstärke)	2,00 m (1,60 m)	0,50 m (0,75 m)*	0,75 m	1,10 m***
<b>beidseitiger Zweirichtungsradschwergewicht</b>	Regelmaß (bei geringer Radverkehrsstärke)	2,50 m (2,00 m)	0,50 m (0,75 m)*	0,75 m	1,10 m***
<b>einseitiger Zweirichtungsradschwergewicht</b>	Regelmaß (bei geringer Radverkehrsstärke)	3,00 m (2,50 m)	0,50 m (0,75 m)*	0,75 m	1,10 m***
<b>Gemeinsamer Geh- und Radweg (innerorts)</b>	Abhängig von Fußgänger- und Radverkehrsstärke	≥2,50 m	0,50 m (0,75 m)*	0,75 m	1,10 m***
<b>Gemeinsamer Geh- und Radweg (außerorts)</b>	Regelmaß	2,50 m	1,75 m bei Landstraßen (Regelmaß)		

\* Bei festen Einbauten und bei hoher Verkehrsstärke  
 \*\* Ein Sicherheitsraum muss im Gegensatz zum Sicherheitstrennstreifen nicht baulich oder markierungstechnisch ausgeprägt sein.  
 \*\*\* Überhangstreifen kann darauf angerechnet werden

<sup>1</sup> Die Tabelle aus dem Regelwerk FGSV 284, ERA – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Ausgabe 2010, ist mit Erlaubnis der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. auszugsweise wiedergegeben worden. Maßgebend für das Anwenden des FGSV-Regelwerkes ist dessen Fassung mit dem neuesten Ausgabedatum, die beim FGSV Verlag, Wesseling Str. 15-17, 50999 Köln, [www.fgsv-verlag.de](http://www.fgsv-verlag.de), erhältlich ist.



## Bsp. Schutzstreifen I

### Schutzstreifen mit angrenzendem Längsparkstreifen

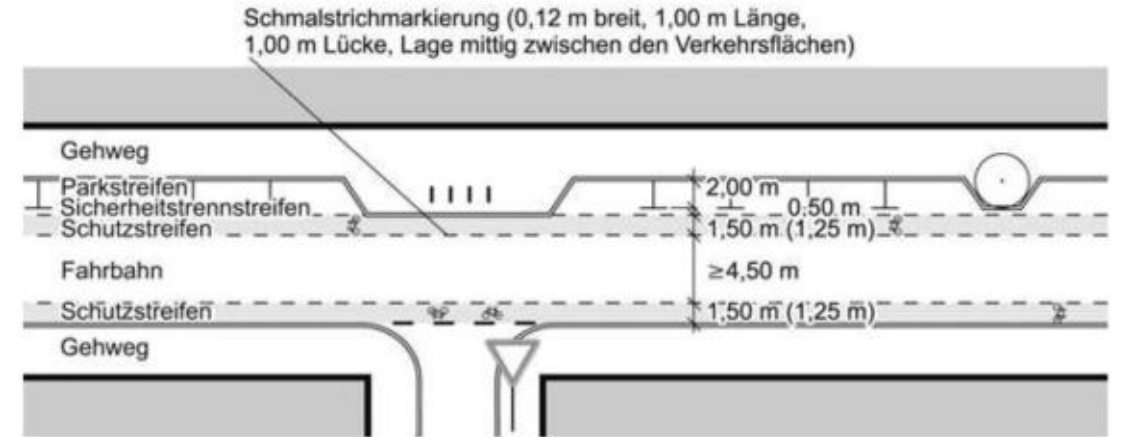
„Ein Schutzstreifen ist **in der Regel 1,50 m, mindestens aber 1,25 m** breit.“

„Bei angrenzenden Längsparkstreifen soll bei häufigem Parkwechsel ein Sicherheitstrennstreifen von 0,50 m (bei Schrägparken 0,75 m) erkennbar sein. Dieser soll baulich (z. B. durch entsprechend breite Parkbuchten) oder durch Markierung hergestellt werden.

Bei wenigen Parkvorgängen und beengten straßenräumlichen Situationen kann der Schutzstreifen einschließlich Sicherheitsraum 1,50 m breit sein. Der Sicherheitsraum muss dann nicht baulich oder durch Markierung ausgebildet sein.“ [ERA 2010]

Beispiel Voßwinkeler Str. (B7):

wenig Parkvorgänge, Schutzstreifen einschließlich Sicherheitsraum  $\geq 1,50$  m breit → **ok**



### Mögliche Ausprägungen einen Schutzstreifens

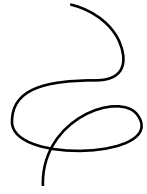
[Abbildung: ERA 2010; © FGSV Verlag, Köln]<sup>1</sup>



### Schutzstreifen Voßwinkeler Str. (B7)

[Luftbild: © Stadt Arnsberg 2022]

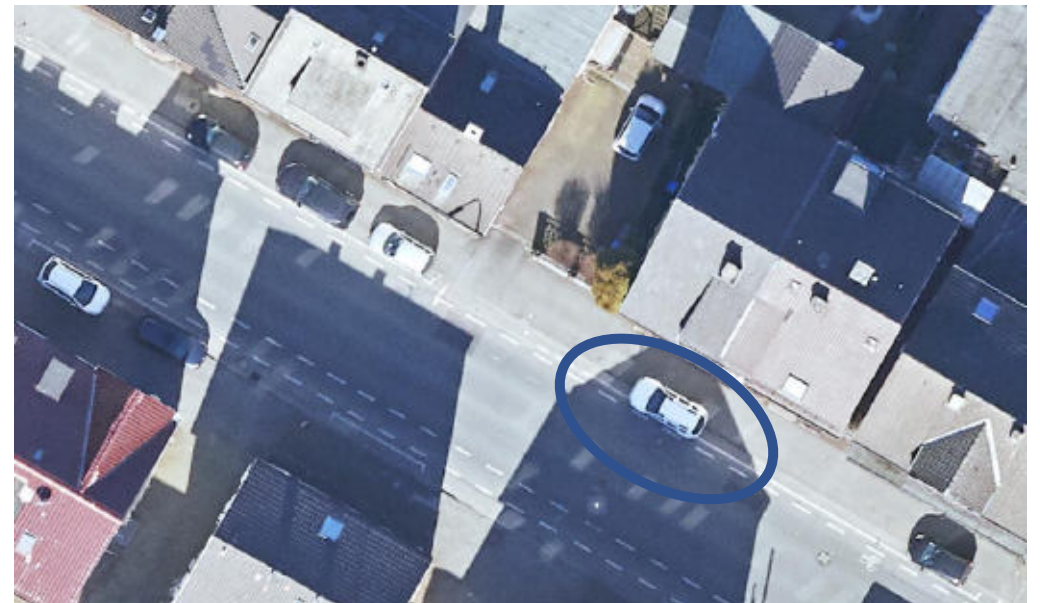
<sup>1</sup> Diese Seite verwendet Passagen und eine Abbildung aus dem Regelwerk FGSV 284, ERA – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Ausgabe 2010, die mit Erlaubnis der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. auszugsweise wiedergegeben werden. Maßgebend für das Anwenden des FGSV-Regelwerkes ist dessen Fassung mit dem neuesten Ausgabedatum, die beim FGSV Verlag, Wesselinger Str. 15-17, 50999 Köln, [www.fgsv-verlag.de](http://www.fgsv-verlag.de), erhältlich ist.



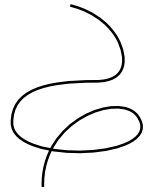
## Bsp. Schutzstreifen II

In der Praxis tlw. Probleme durch falsch abgestellte Pkw.

Bsp. Bahnhofstraße (unten): Hier ist zudem der Schutzstreifen abgefahren und kaum noch zu erkennen.



Bsp. Bahnhofstr. in Unterhüsten

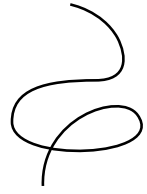


## Gemeinsamer Geh- und Radweg

Breite von mind. 2,50 m wird häufiger mal unterschritten...





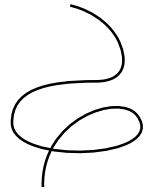


## Radverkehr außerorts / an Landstraßen

- Regelmaß von 2,50 m wird oft, aber längst nicht immer eingehalten. Teilweise nur Mindestmaß von 2,0 m (gültig an Engstellen wie bspw. Bebauung).
- Auf einigen wenigen Abschnitten (z.B. Uentroper Str.) aber auch  $< 2,0$  m (teilweise wegen Pflanzenwildwuchs).
- Sicherheitstrennstreifen von 1,75 (zwischen Fahrbahn und Geh-/Radweg) wird weitestgehend eingehalten (Ausnahmen an Engstellen/Bebauung\*).



\*In Engstellen (Brücken, Unterführungen, Hanglagen) kann die Breite des erforderlichen Trennstreifens zwischen der Fahrbahn und dem (gemeinsamen Geh- und) Radweg unterschritten werden. Dann empfiehlt sich die Begrenzung der Fahrbahn durch einen Bord.



# Beschilderung I (Bsp. Voßwinkel)

Radverkehrsnetz NRW      Beschilderungskataster

Hochsauerlandkreis      Stadt Arnsberg

Knoten-Nr	49258350	x-Koordinate	423.110
Straßenbaulast	Stadt Arnsberg	y-Koordinate	5702.130
Knotenbeschreibung	Bellingser Weg / Am Stadelberg	Datum	05.07.14



Pfosten 1      Wegweiser 493337



Pfosten 1      Wegweiser 493974



**Pfosten 1**  
Typ Laternenmast  
Material Metall  
Bemerkung



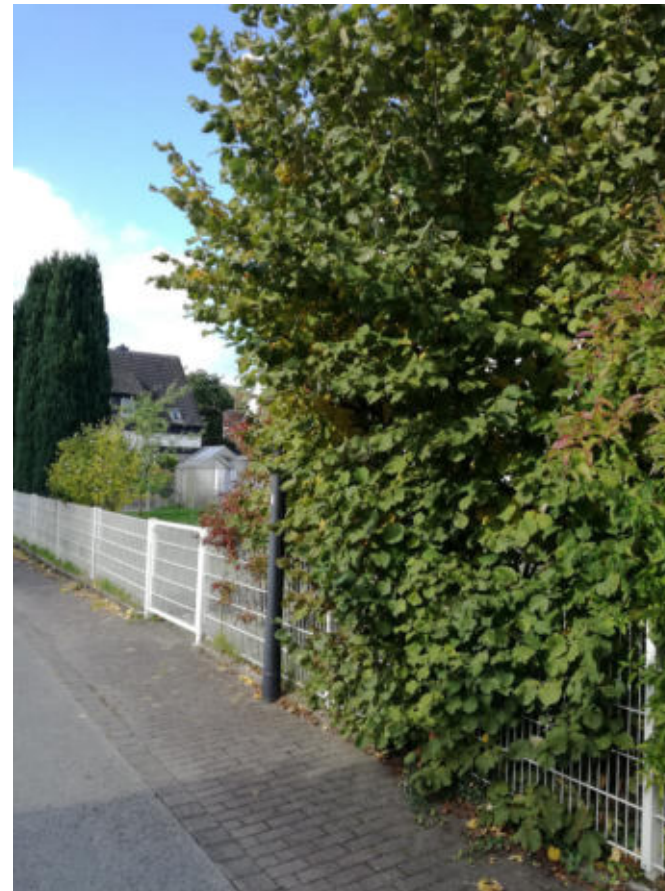
**Wegweiser 493337**  
Wegweisertyp Zwischenwegweiser  
Bestand vorhandenes Schild  
Pfeil geradeaus  
Beschriftung einseitig  
Wegweisermaße 300 x 300 [mm]

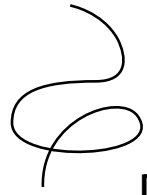


**Wegweiser 493974**  
Wegweisertyp Zwischenwegweiser  
Bestand vorhandenes Schild  
Pfeil geradeaus  
Beschriftung einseitig  
Wegweisermaße 300 x 300 [mm]



## Radwegweiser nicht mehr / kaum erkennbar

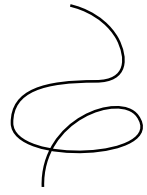




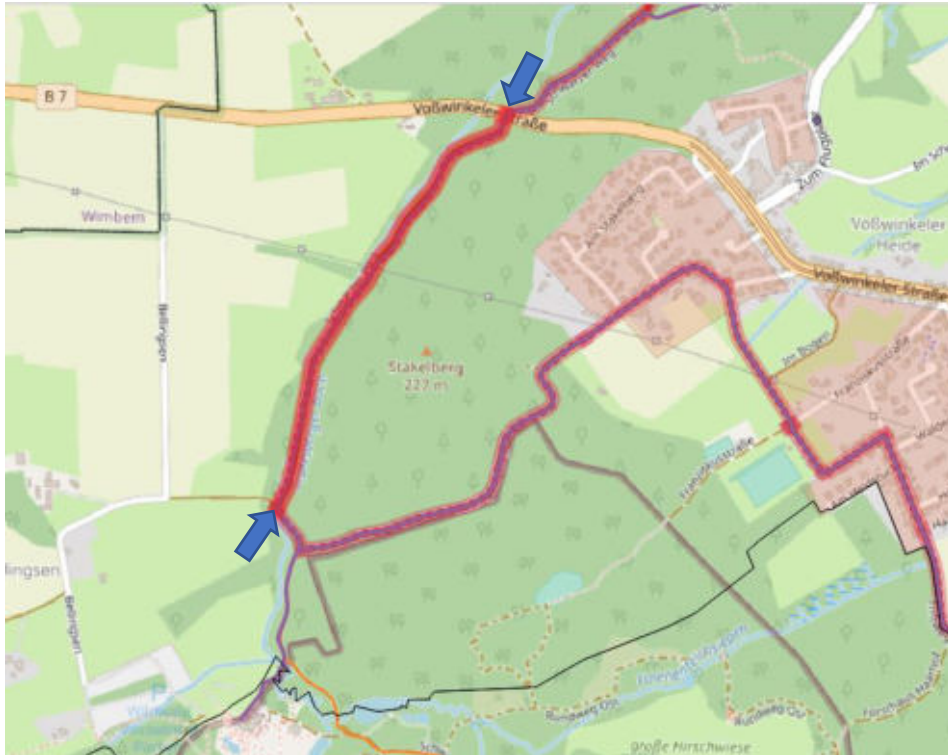
## Beschilderung II (Bsp. Voßwinkel)

Durchfahrt für Radfahrer auf ausgeschilderter Radroute verboten,  
tlw. Routen (vor Allem Wildwaldroute) an Verzweigungen nicht ausgeschildert.

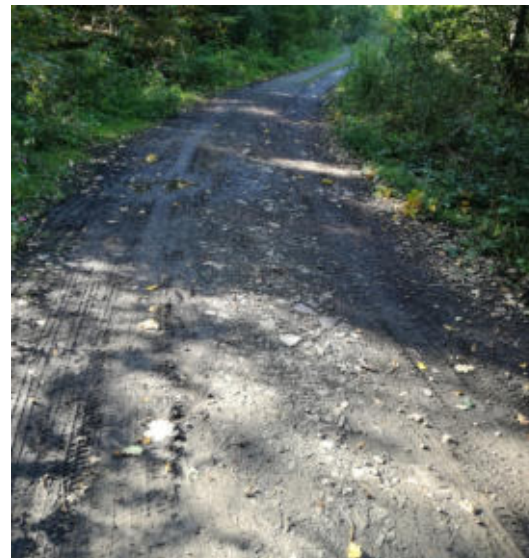


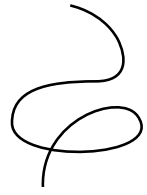


## Mangelhafte Oberfläche (Bsp. Voßwinkel)



- Wildwaldroute
- LRN





## Knotenpunkte (Bsp. Voßwinkel/Bachum)

- Knotenpunkte (fehlende oder unzureichende Halteflächen, Querungshilfen oder Ampeln an Kreuzungen)
- Fehlende Beleuchtung
- Hohe Verkehrsgeschwindigkeit

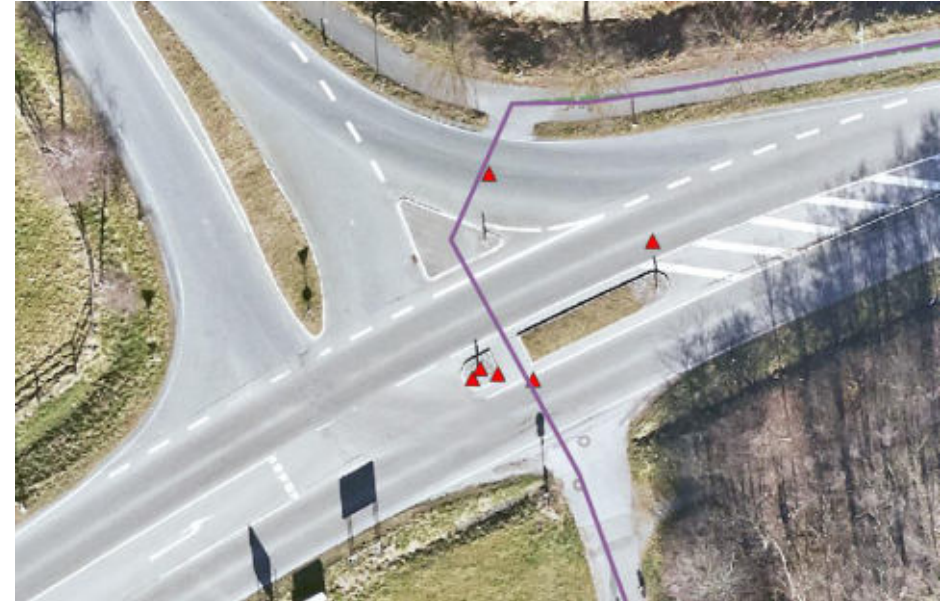
Kommentare:

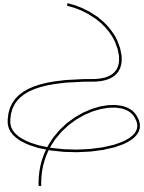
*„Unglückliche Überquerung im Kreuzungsbereich, gerade im Dunkeln. Eine breitere Verkehrsinsel und Straßenbeleuchtung sind wünschenswert.“*

*„Durch einen Blitzer an dieser Kreuzung könnten die Autofahrer zum langsam fahren motiviert werden.“*

*„Der Verkehr, der von Neheim kommend nach Echthausen abbiegt, sollte mehr auf die dort kreuzenden Fahrradfahrer aufmerksam gemacht werden durch Kennzeichnung/ Beschilderung. Wenn hier die Fahrradfahrer Vorfahrt bekämen, würde die Geschwindigkeit rausgenommen.“*

-> zu schmale Mittelinsel: Ist: 2,0 m; **Soll: 4,0 m (RAL)**





# Knotenpunkte (Bsp. Voßwinkel/Bachum)

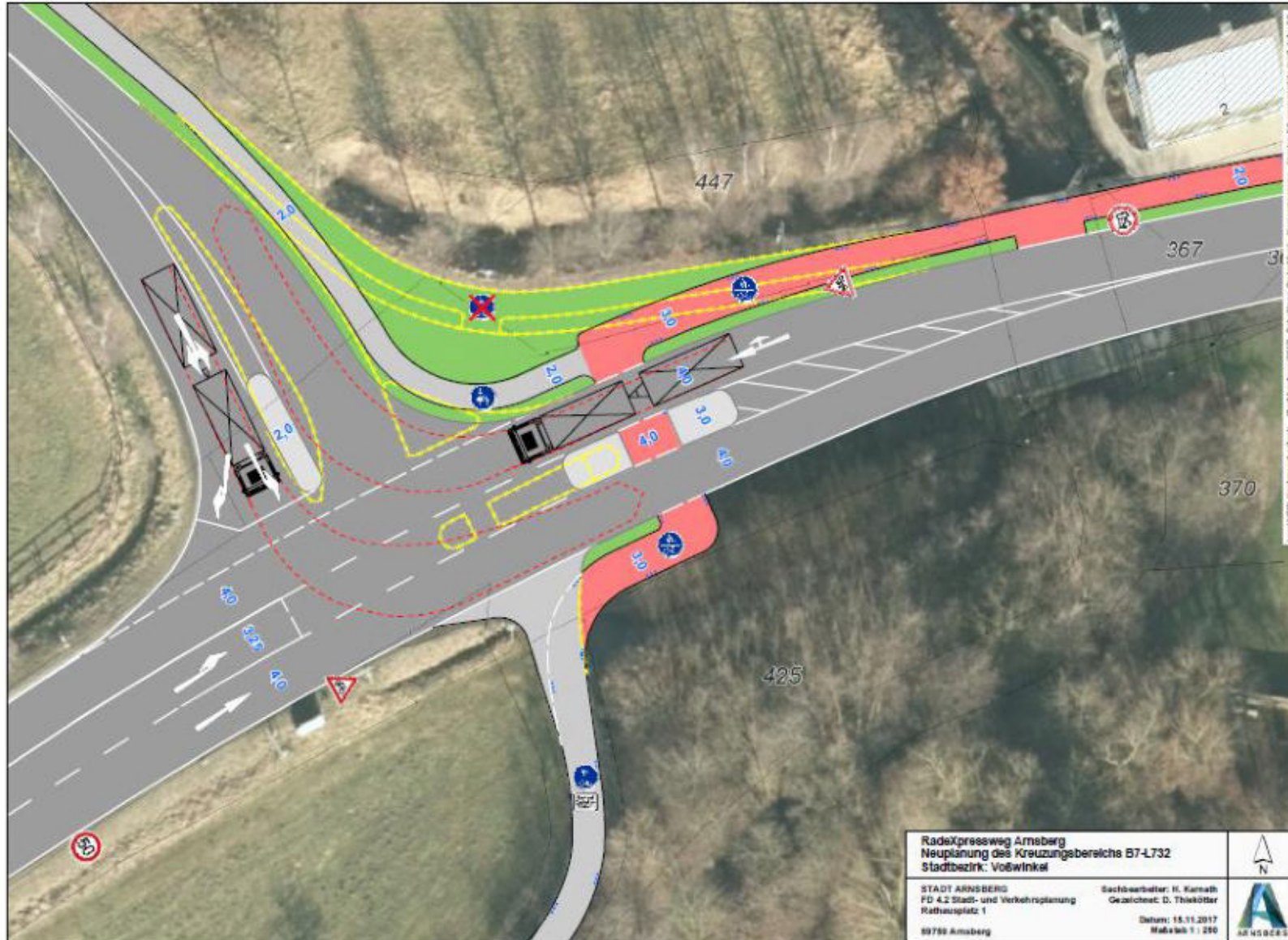
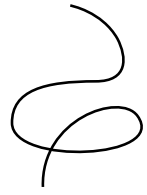
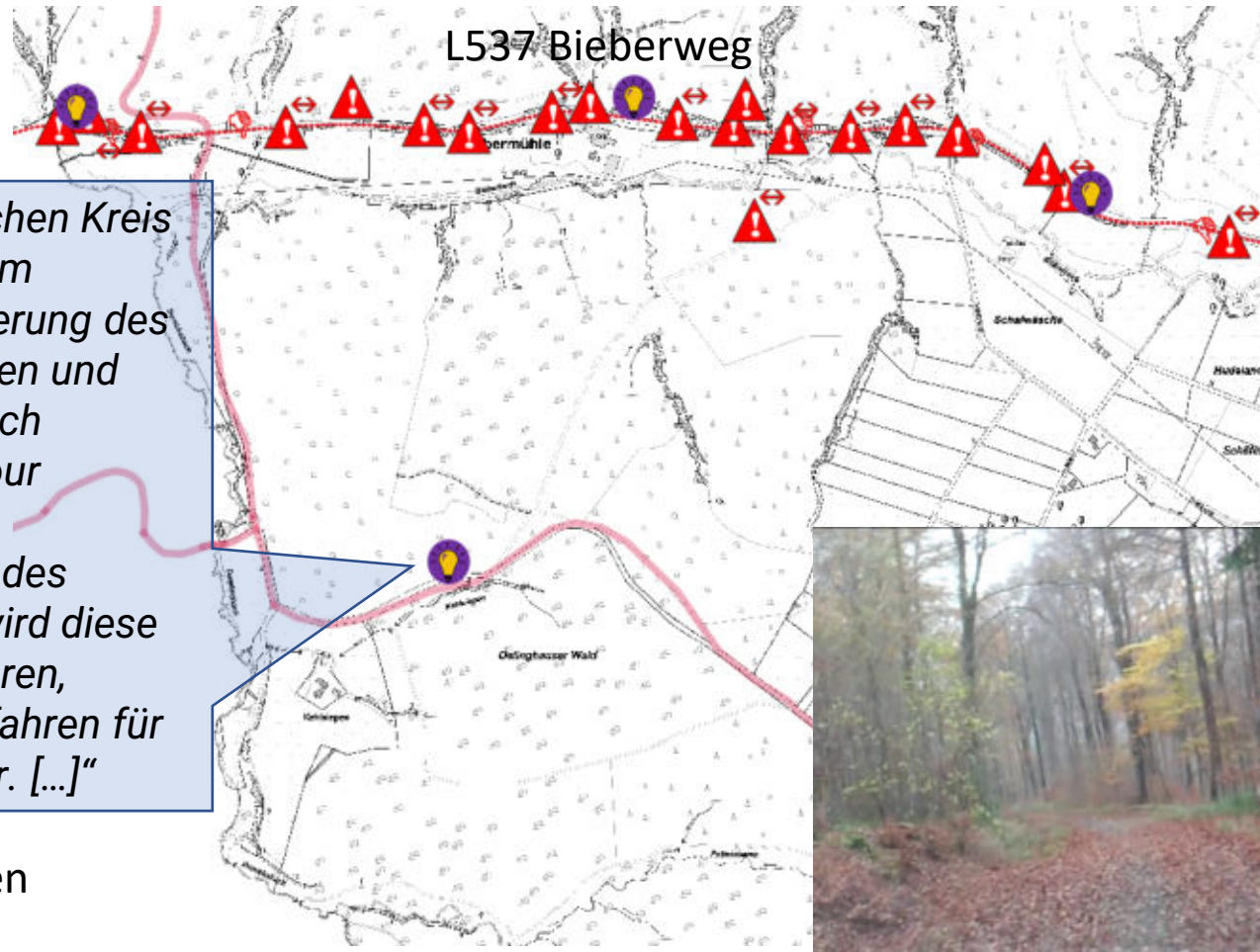


Abbildung: Stadt Arnsberg



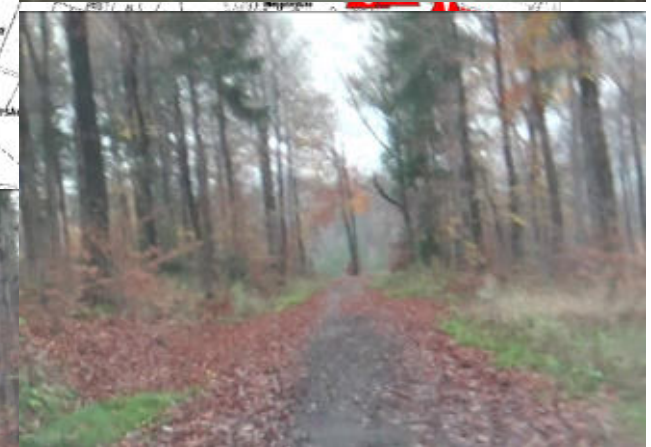
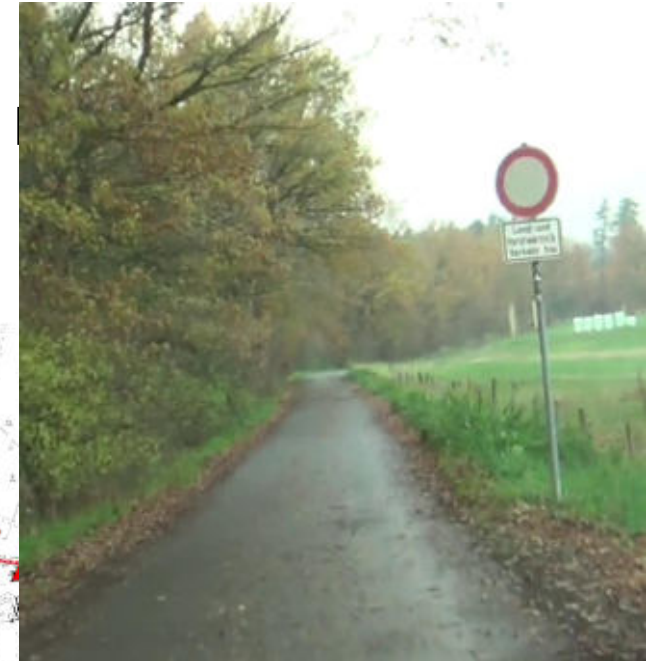
## Gefahrstellen/ Qualitätsmängel/ fehlende Verbindungen (Bsp.)

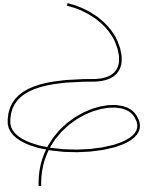
Es fehlen vor Allem Verbindungen in die nicht im Ruhrtal liegenden Ortsteile!



„Anschluss an den Märkischen Kreis zur Entlastung der L537 vom Radverkehr durch Asphaltierung des Waldweges zwischen Holzen und Bremke/Kehlsiepen. Dadurch Ermöglichung einer Rundtour Menden-Neheim-Wickede-Fröndenberg zur Belebung des Radverkehrs (schon jetzt wird diese "Tour-de-Ruhr" gerne gefahren, jedoch mit erheblichen Gefahren für den Radverkehrsteilnehmer. [...])“

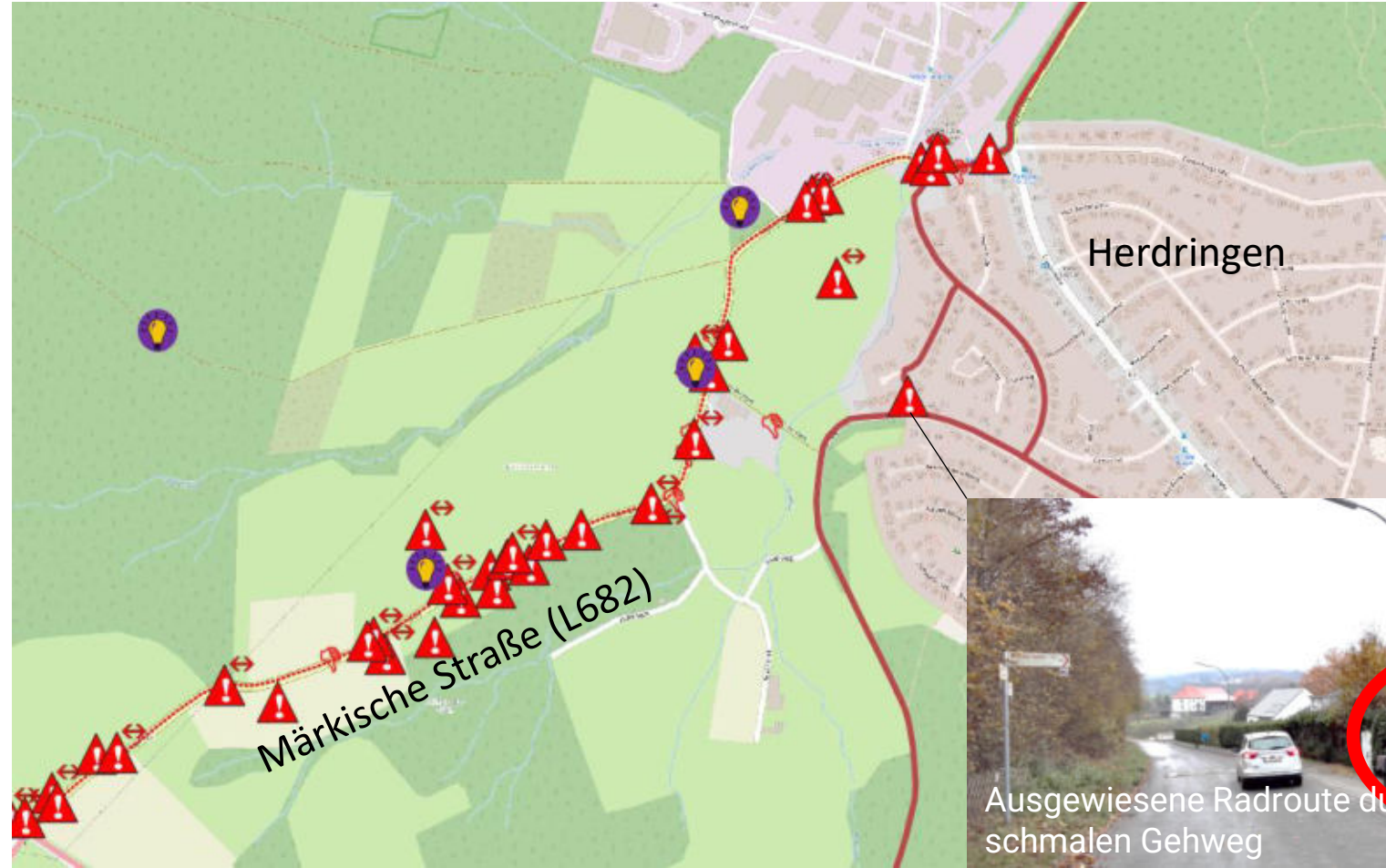
Weg durch Wald ausbauen  
(Problem: NSG)



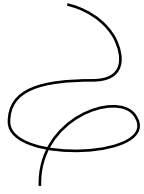


## Gefahrstellen/ Qualitätsmängel/ fehlende Verbindungen (Bsp. Herdringen)

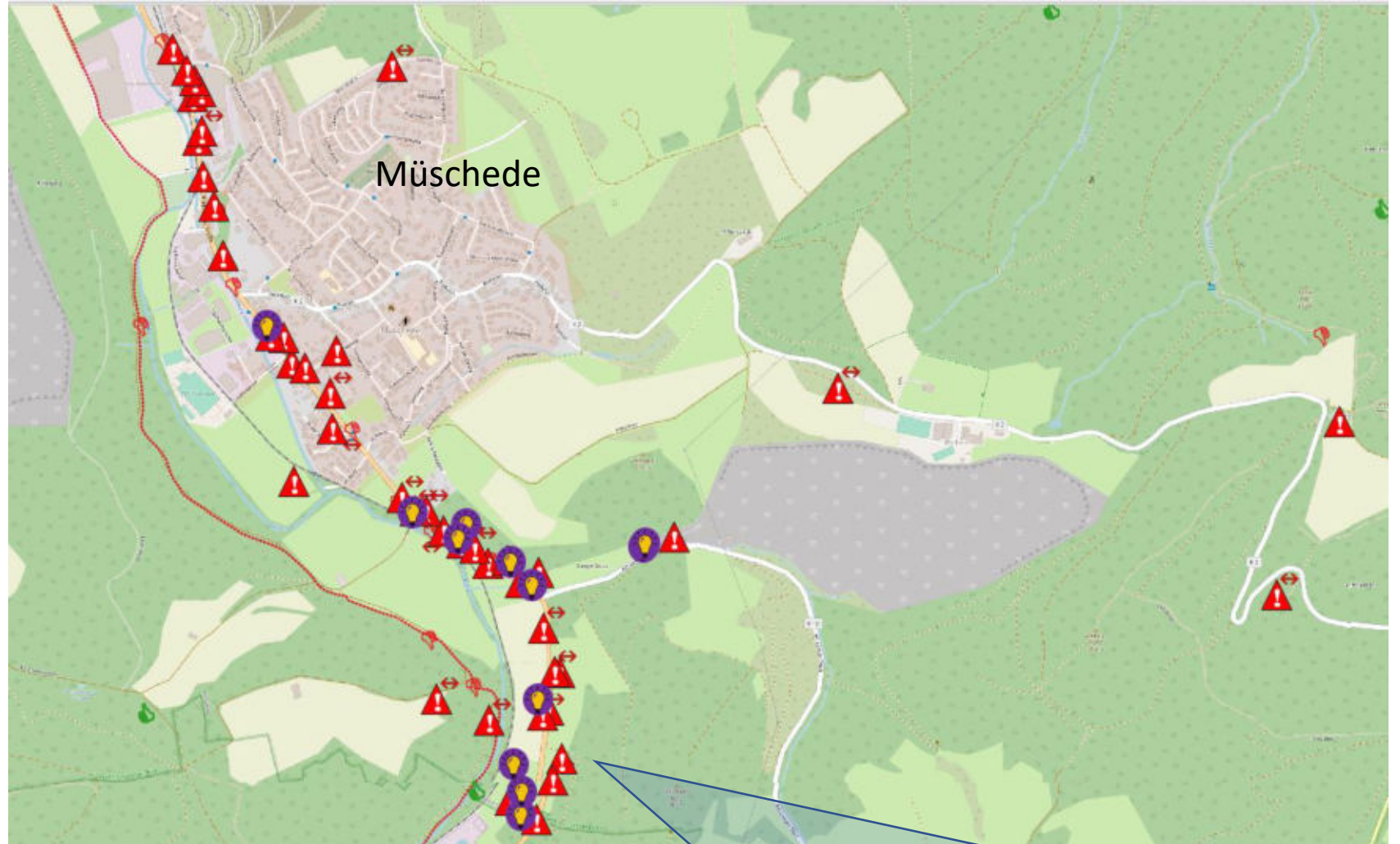
Generell fehlende Radinfrastruktur an der Märkischen Straße (L682) bei Herdringen



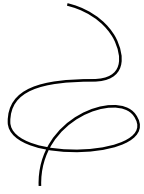




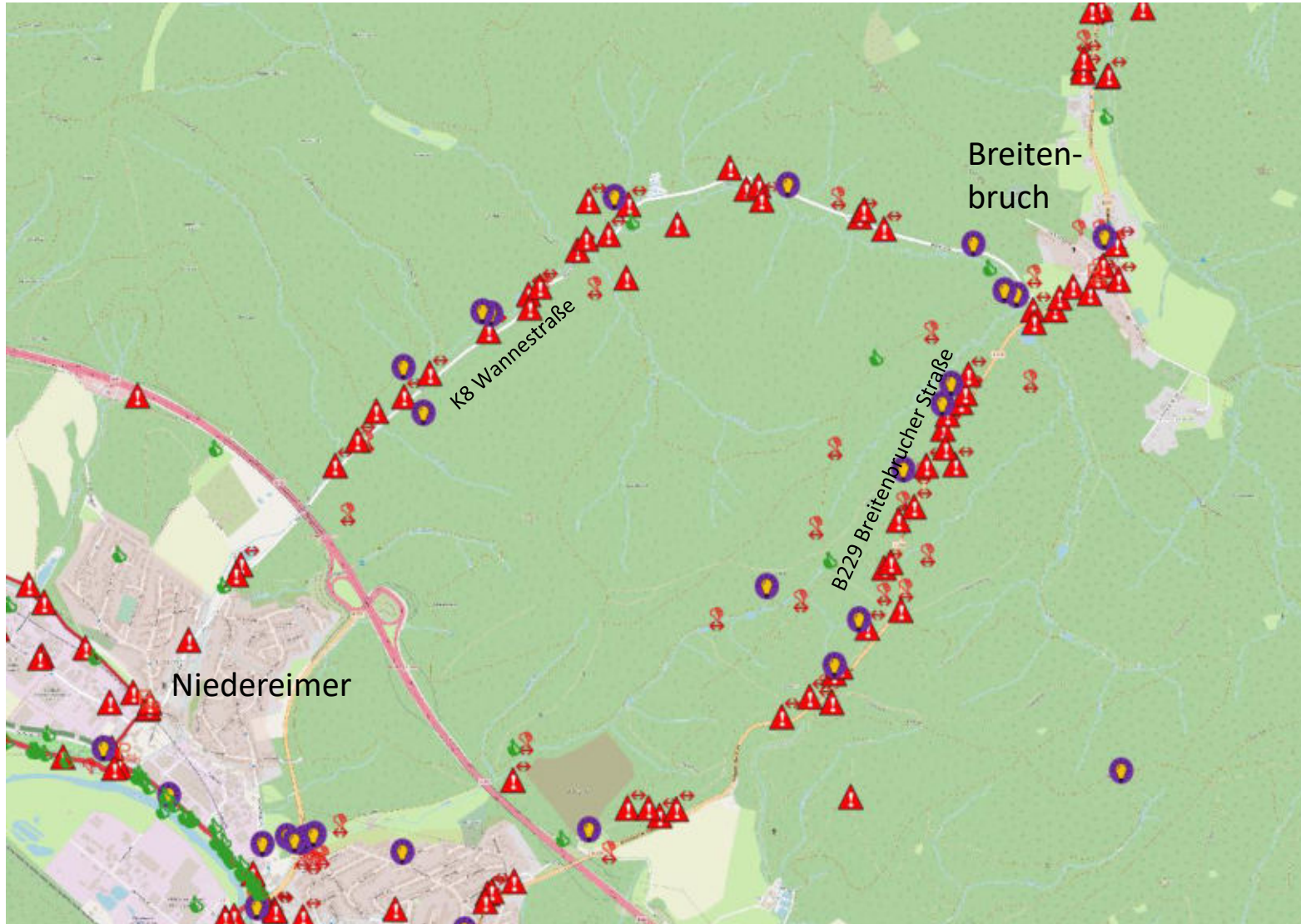
## Gefahrstellen/ Qualitätsmängel/ fehlende Verbindungen (Bsp. Müschede)



*„Die Bundesstraße zw. Hachen und Müschede ist sehr gefährlich für Radfahrer. Der Waldweg stellt keine Alternative dar.“*



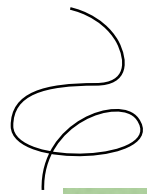
## Gefahrstellen/ Qualitätsmängel/ fehlende Verbindungen (Bsp. Breitenbruch)



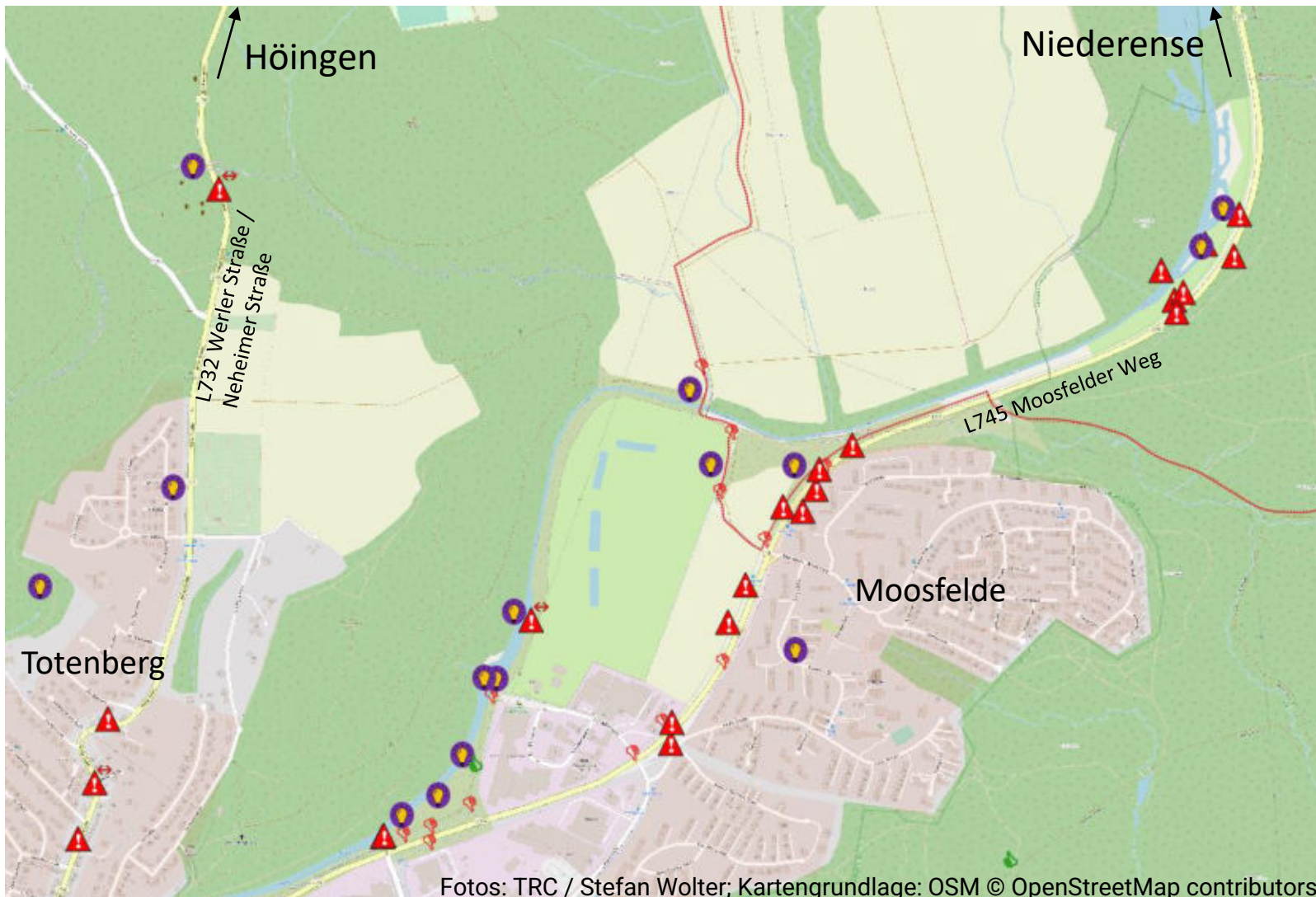
B229 Breitenbrucher Straße



Fotos: TRC / Stefan Wolter;  
Kartengrundlage: OSM ©  
OpenStreetMap contributors



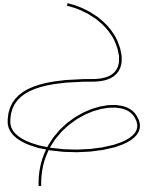
## Gefahrstellen/ Qualitätsmängel/ fehlende Verbindungen (Bsp. Moosfelde & Totenberg)



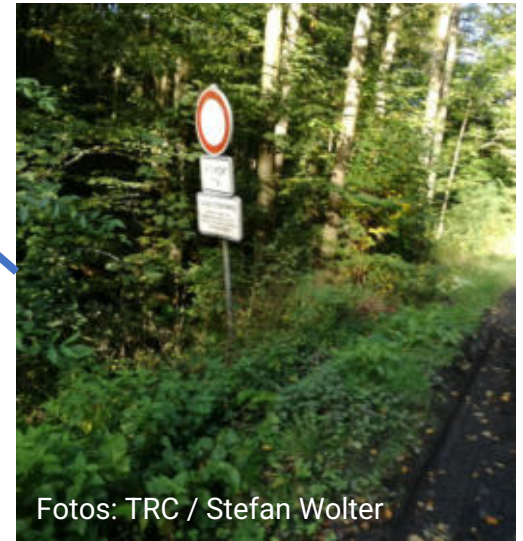
Fehlender  
Sicherheitsstreifen



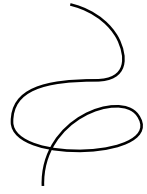
Unzureichende  
Radwegbreite



# Gefahrstellen/ Qualitätsmängel/ fehlende Verbindungen (Wenningloh)



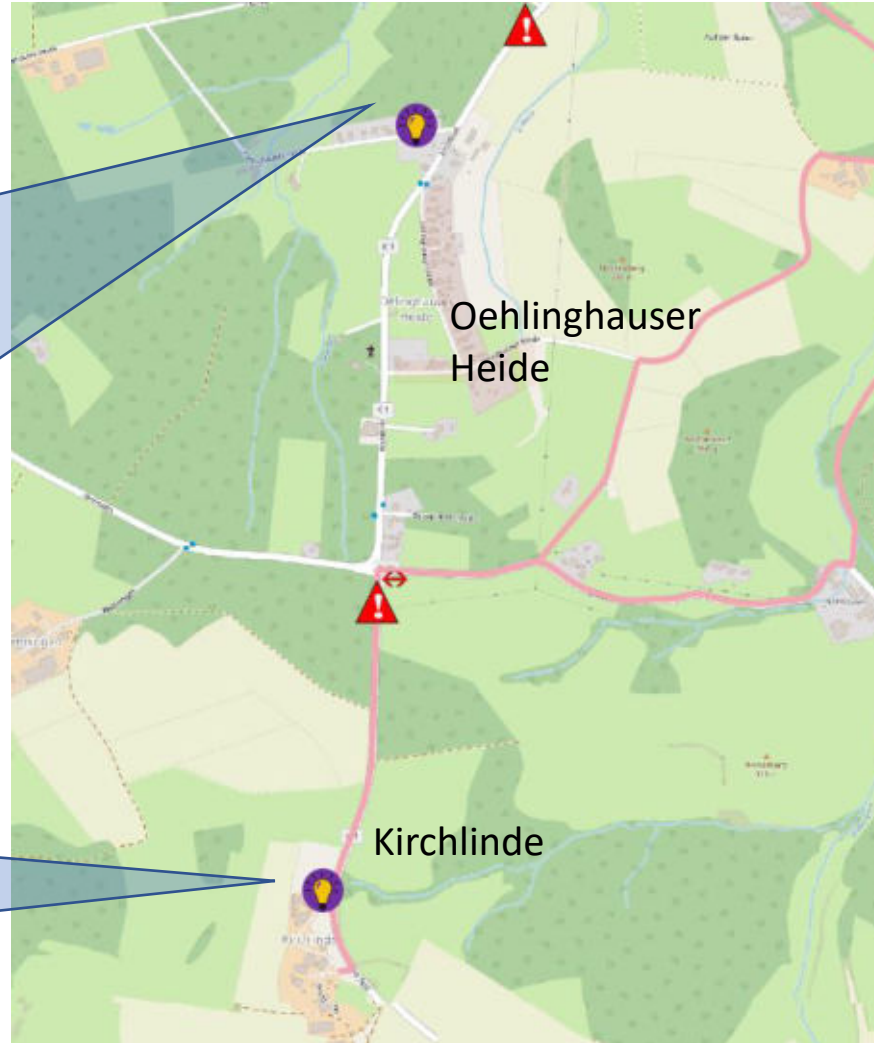
Fotos: TRC / Stefan Wolter



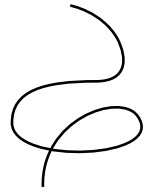
## Gefahrstellen/ Qualitätsmängel/ fehlende Verbindungen (Oehlinghauser Heide)

„Das gesamte Potential des behutsamen Tourismus und die Erschließung einer einmaligen Landschaft ist bei weitem nicht ausgeschöpft. Für Radfahrer eigentlich ideal, fehlt aber die Anbindung von der gut ausgebauten Ruhrtal-Radweg-Schiene. Der Raum um Kloster Oehlinghausen ist sowohl nach Süden (Hövel-Sorpesee-Sundern und Hönnetal-Balve) als auch nach Westen (Bieberstraße-Lendringens) ein bislang fehlendes Verbindungsstück in die genannten Räume“

„Der Klosterradweg zu den Klöstern endet in Kirchlinde. Hier wäre eine Weiterführung in Richtung Hövel - Sorpesee oder Hövel - Beckum-Wocklum-Balve sinnvoll.“



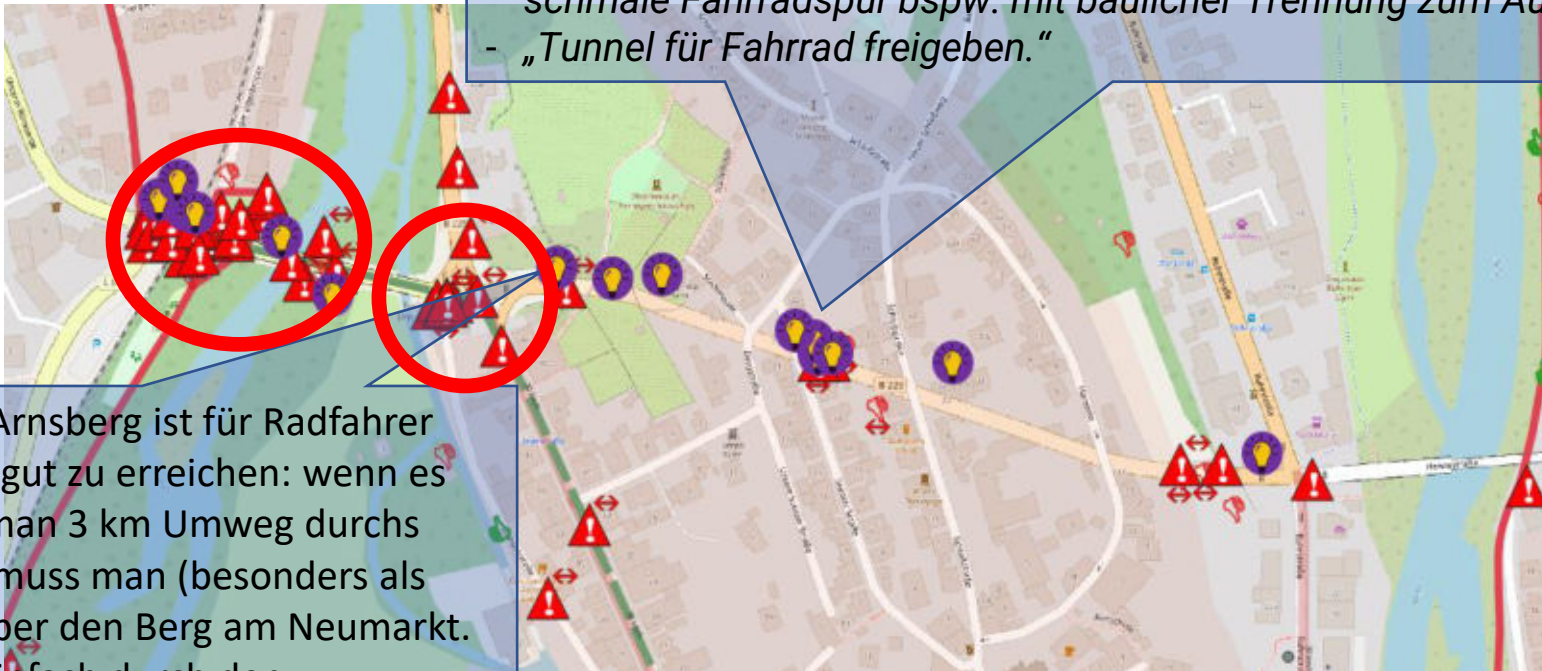
K1 Kirchlinde



## Altstadttunnel & Jägerbrücke Arnsberg

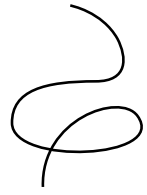
Massive Bemängelung der Knotenpunkte an der Jägerbrücke

- „Möglichkeit schaffen um den Tunnel für Radfahrer und Fußgänger freizugeben“
- „Altstadttunnel wäre eine sehr wichtige Verbindung, um die Radverbindung durch Alt-Arnsberg attraktiver zu machen. In Verbindung mit sicherer Führung am Viadukt (Ostseite der Ruhr) brächte es eine deutliche Zeitersparnis für RadfahrerInnen...“
- „das Verbot der Durchfahrt funktioniert in der Praxis nicht, ist auch nicht konsensfähig von der Polizei durchsetzbar, aber dann ist der Miniweg echt zu eng oder die Leute fahren auf der Strasse“
- „Im Tunnel ist die Durchfahrt für Fahrräder verboten, sodass ein Umweg über den Neumarkt gefahren werden muss. Es sollte darüber nachgedacht werden, ob eine Autospur weggenommen werden kann, um auf beiden Seiten des Tunnels eine schmale Fahrradspur bspw. mit baulicher Trennung zum Autoverkehr zu installieren.“
- „Tunnel für Fahrrad freigeben.“

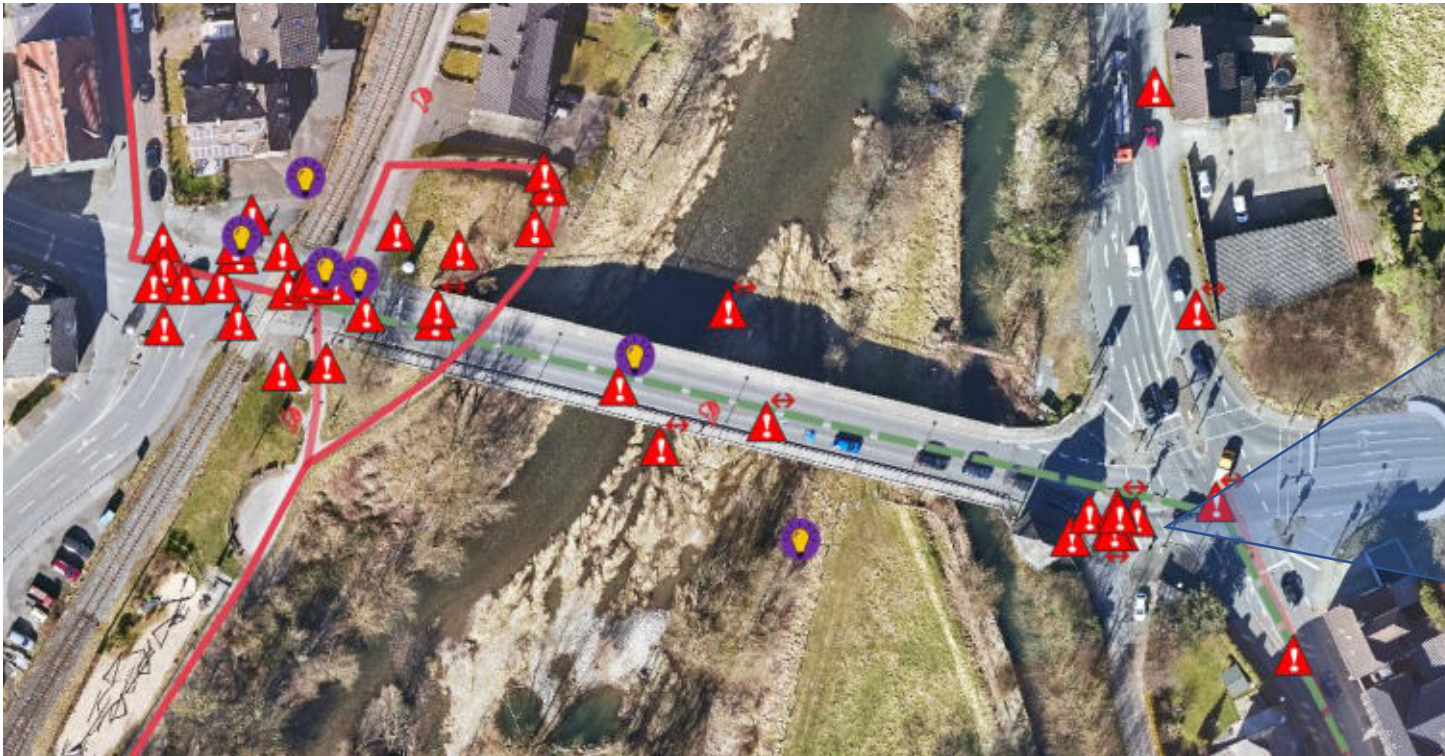


„die Innenstadt von Arnsberg ist für Radfahrer und Fußgänger nicht gut zu erreichen: wenn es flach sein soll, fährt man 3 km Umweg durchs Eichholz. Ansonsten muss man (besonders als Fußgänger) einmal über den Berg am Neumarkt. Autofahrer können einfach durch den Altstadttunnel abkürzen“



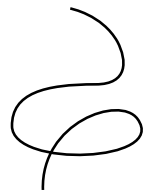


## Gefahrenstelle / Knotenpunkt Jägerbrücke (Arnsberg)



Luftbild: © Stadt Arnsberg 2022

- „Diese Stelle ist der Oberhammer. Wenn man aus der Stadt kommt und die Fahrradstrasse nimmt führt diese ins leere. Links darf man nicht abbiegen rechts will man nicht hin. Also raus ohne Sicht auf den Fußgängerweg. Megagefährlich. und wenn man in die Stadt will auf der Brücke keine Fahrradwege nichts nicht mal ein Schutzstreifen. Katastrophe.“
- „kein Übergang von der Fahrradstraße ins Radnetz. Entweder muss über den Bürgersteig gefahren werden oder in den Schnellen Verkehr eingebogen werden“
- „Ende der Fahrradstraße. Ein Weiterfahren in Richtung Jägerbrücke nicht möglich.“
- „Konfliktpotential Jägerbrücke - Radfahrer verstoßen gegen Fahrverbot auf Gehweg.“
- „eine Weiterfahrt nach links über die Brücke ist schlecht möglich.“
- „Radfahrer sollten an der Ecke Tum absteigen müssen, unübersichtlich!“



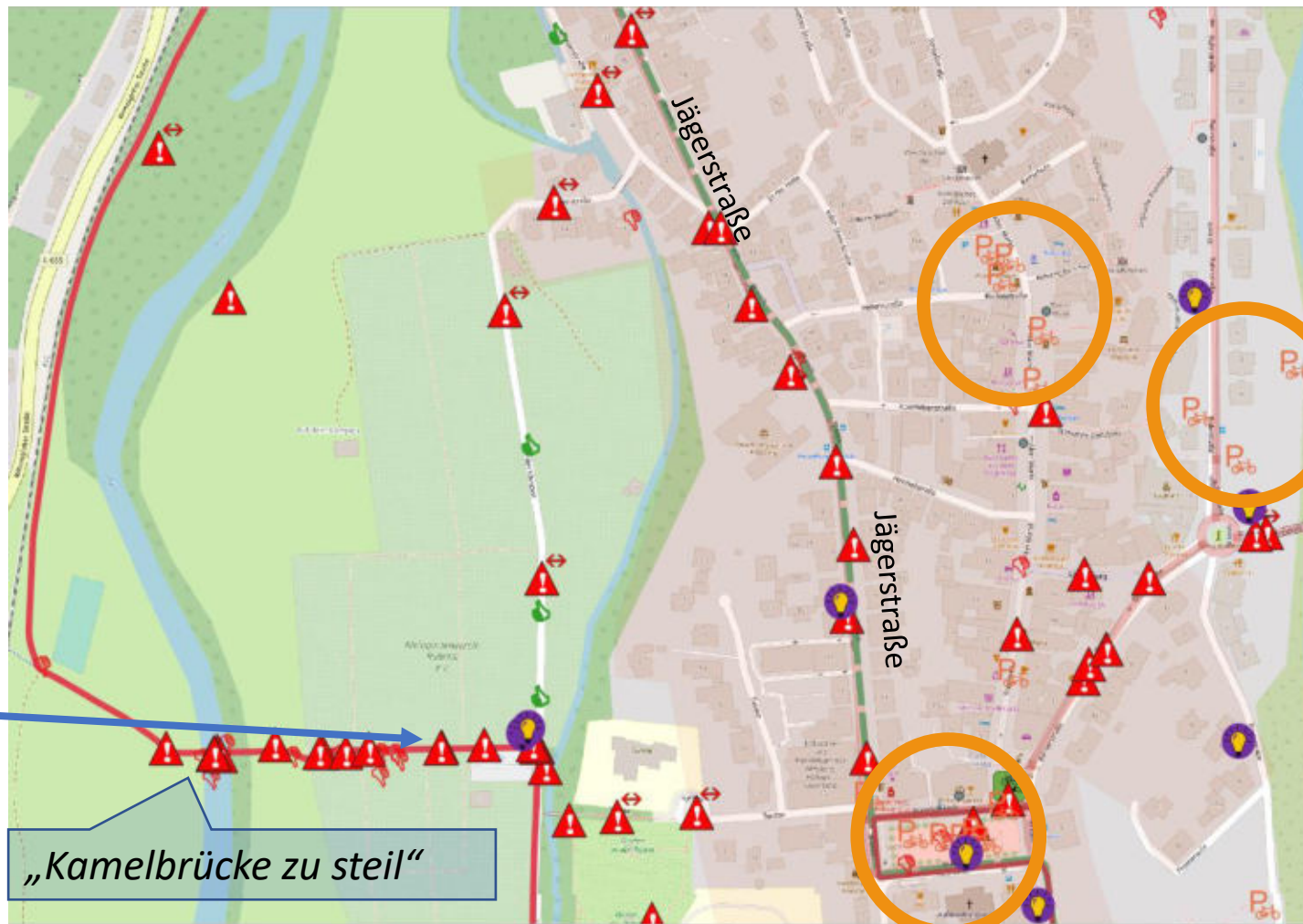
## Arnsberg Altstadt

In der Altstadt fehlende **Radabstellanlagen** am Neumarkt, Alter Markt (Haus zur Krim) und Klosterbrücke.



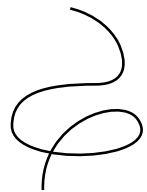
Fotos: TRC / Stefan Wolter

Jägerstraße: zahlreiche Mängelmeldungen bzgl. fehlender Verbindung / Fehlende/ unzureichende Trennung vom Autoverkehr/ zu schmal / ...



Fotos: TRC / Stefan Wolter; Kartengrundlage: OSM © OpenStreetMap contributors





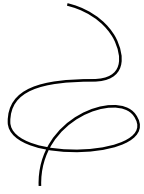
# Arnsberg Altstadt



Fotos: TRC / Stefan Wolter



Fotos: TRC / Stefan Wolter; Kartengrundlage: OSM © OpenStreetMap contributors

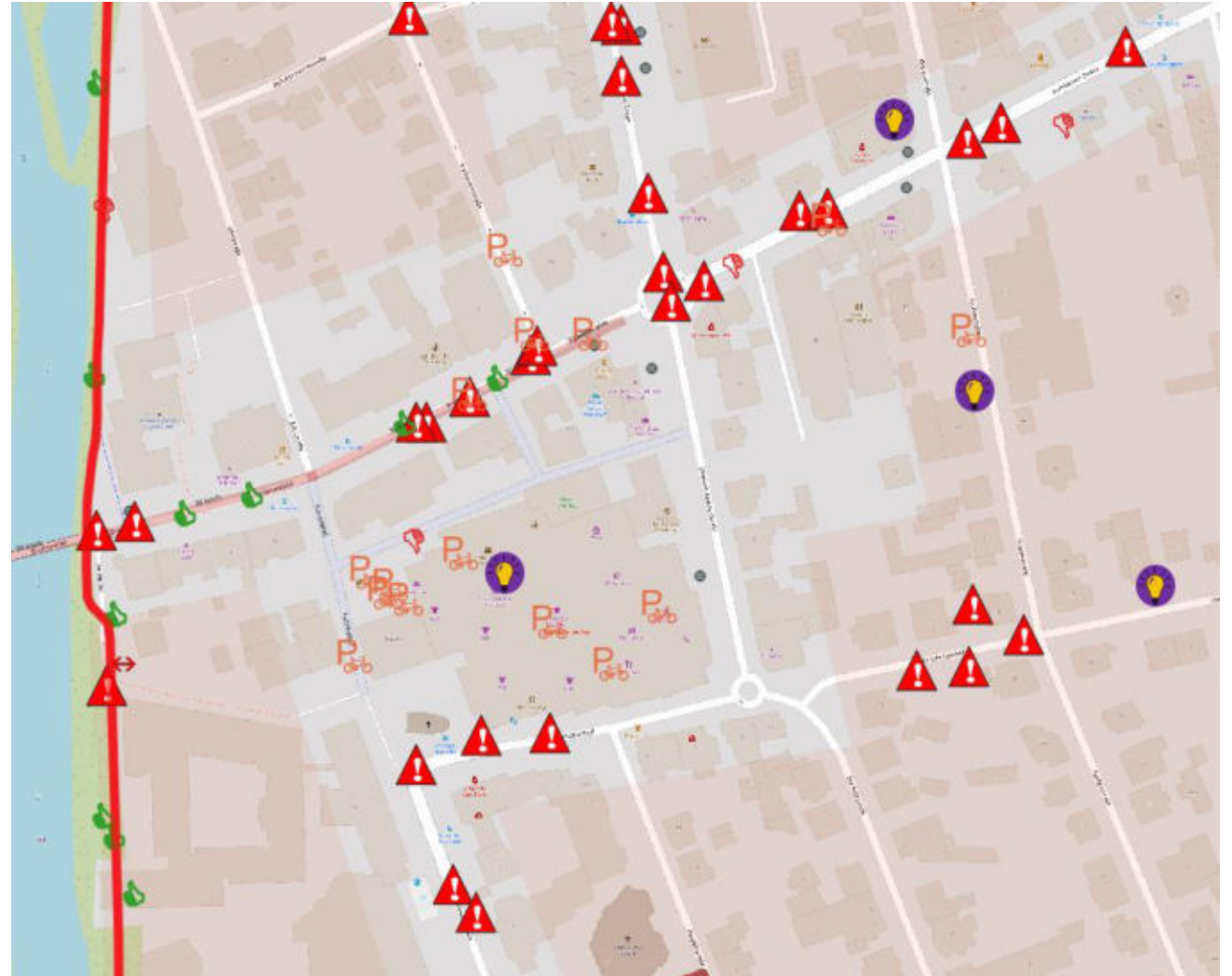


## Arnsberg Neustadt

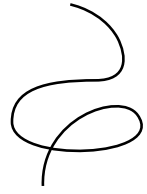
In der Neustadt fehlende **Radabstellanlagen** rund ums BrückenCenter, Konflikte mit dem Kfz-Verkehr (parkende Pkw, zu schnell)



Fotos: TRC / Stefan Wolter



Fotos: TRC / Stefan Wolter; Kartengrundlage: OSM © OpenStreetMap contributors



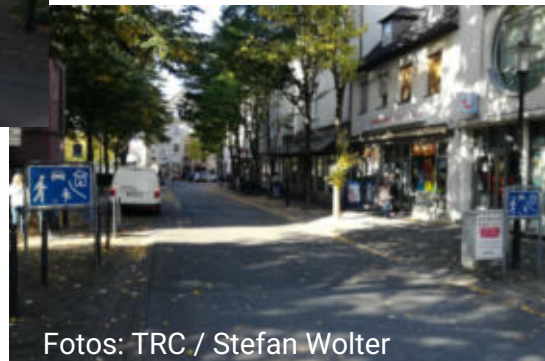
## Neheim Mitte



*„Fahrradabstellanlage mit Lademöglichkeit für E-Bike erstellen an mehreren Standorten im Zentrum“*

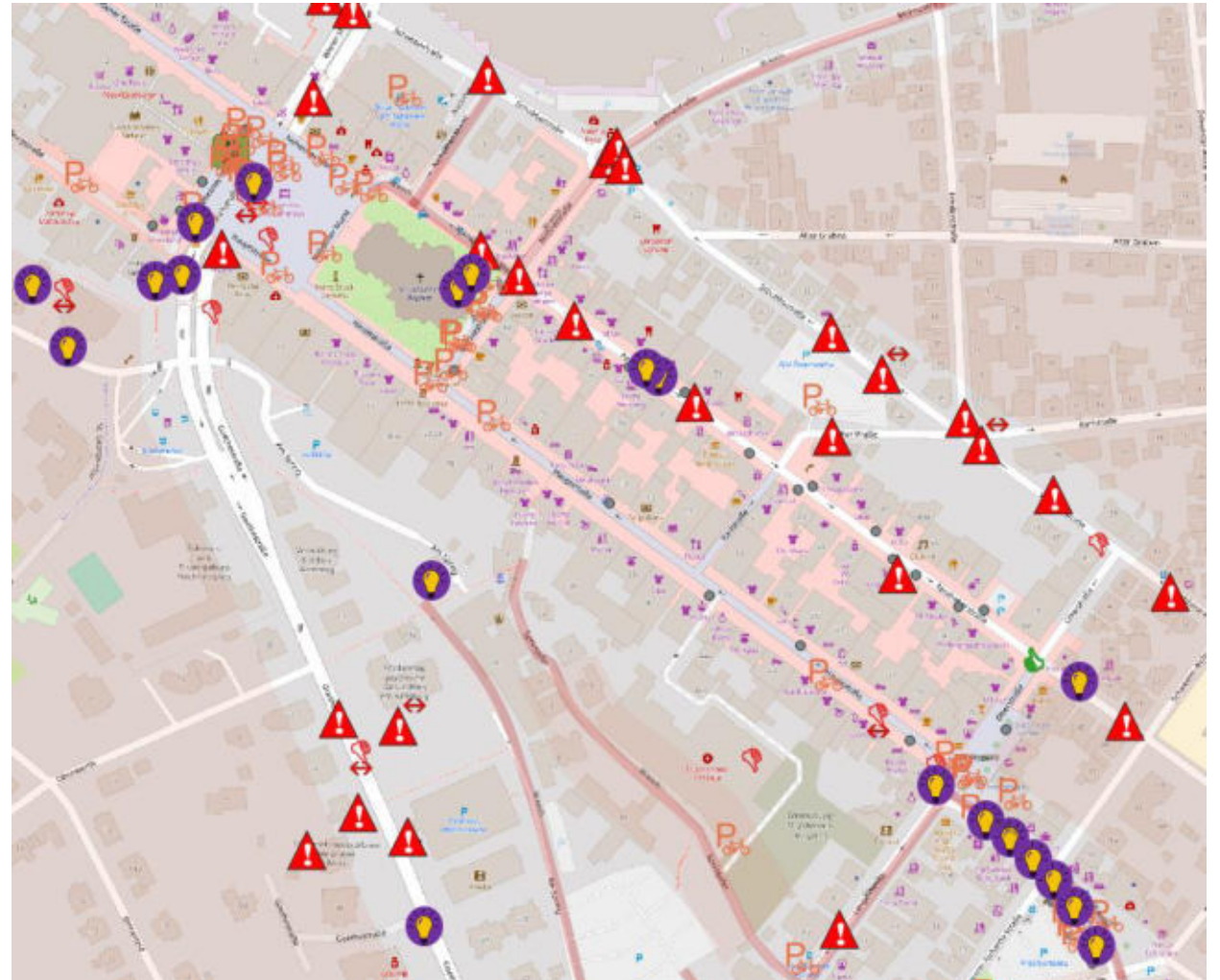


*„Schränke zur sicheren Unterbringung von Einkäufen im Zentrum schaffen“*

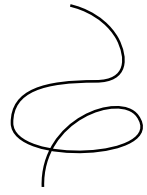


Fotos: TRC / Stefan Wolter


In Neheim fehlende **Radabstellanlagen** rund um den Markt und den Bexley Platz



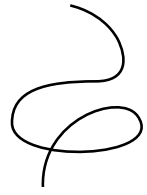
Fotos: TRC / Stefan Wolter; Kartengrundlage: OSM © OpenStreetMap contributors



## Knotenpunkte I

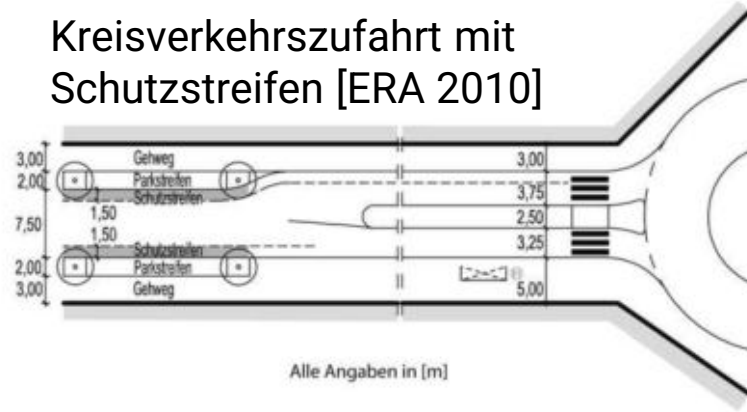
- „Bettelampel führt dazu, dass ich immer eine Ampelphase länger warten muss, als die Autos.“
- „Freilaufende Rechtsabbieger zurückbauen. Gleichhaltung von geradeaus fahrenden Radfahrern mit dem geradeaus fahrenden KFZ-Verkehr.“
- „Blink Ampel  für Radfahrer und Fußgänger“
- „man steht dort ewig und wartet auf grün“
- „Ampelschaltung optimieren“



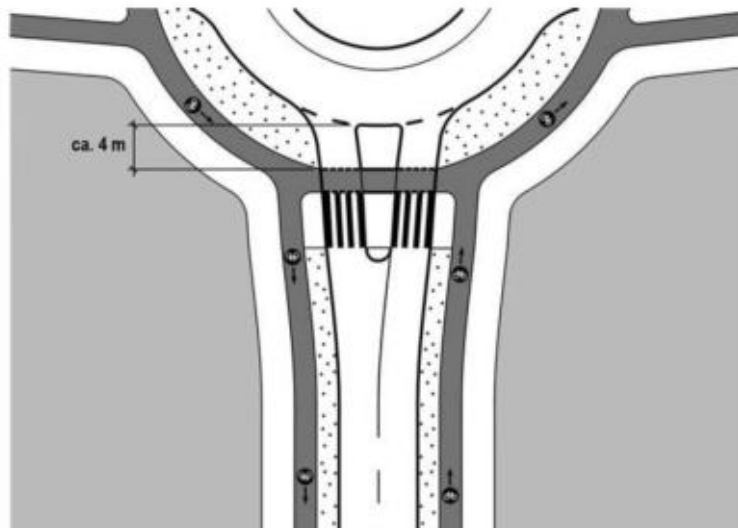


## Knotenpunkte II

Kreisverkehrszufahrt mit Schutzstreifen [ERA 2010]

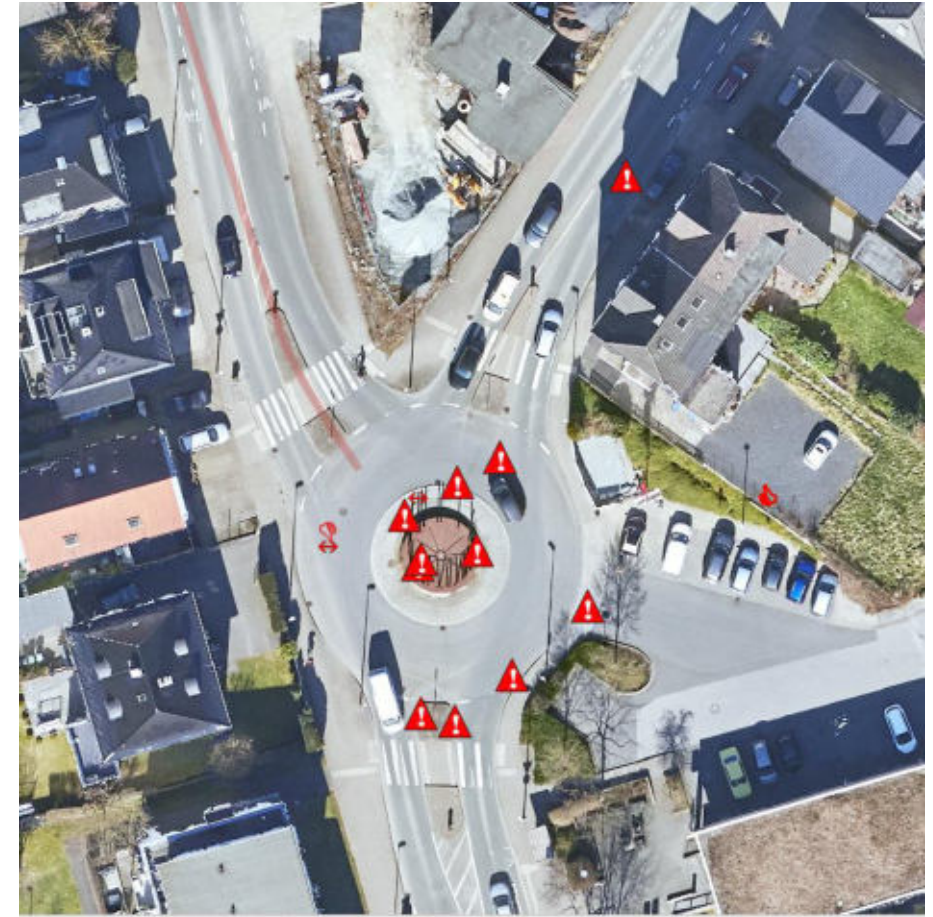


Beispiel der Radverkehrsführung in einem Knotenpunktarm mit baulich angelegten Radwegen [ERA 2010]



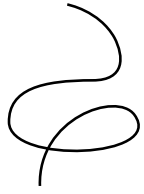
[Abbildungen: ERA 2010;  
© FGSV Verlag, Köln]<sup>1</sup>

„Vor dem Kreisel löst sich der Radweg auf, Autofahrer versuchen häufiger noch an einem vorbeizukommen“



Luftbild: © Stadt Arnsberg 2022

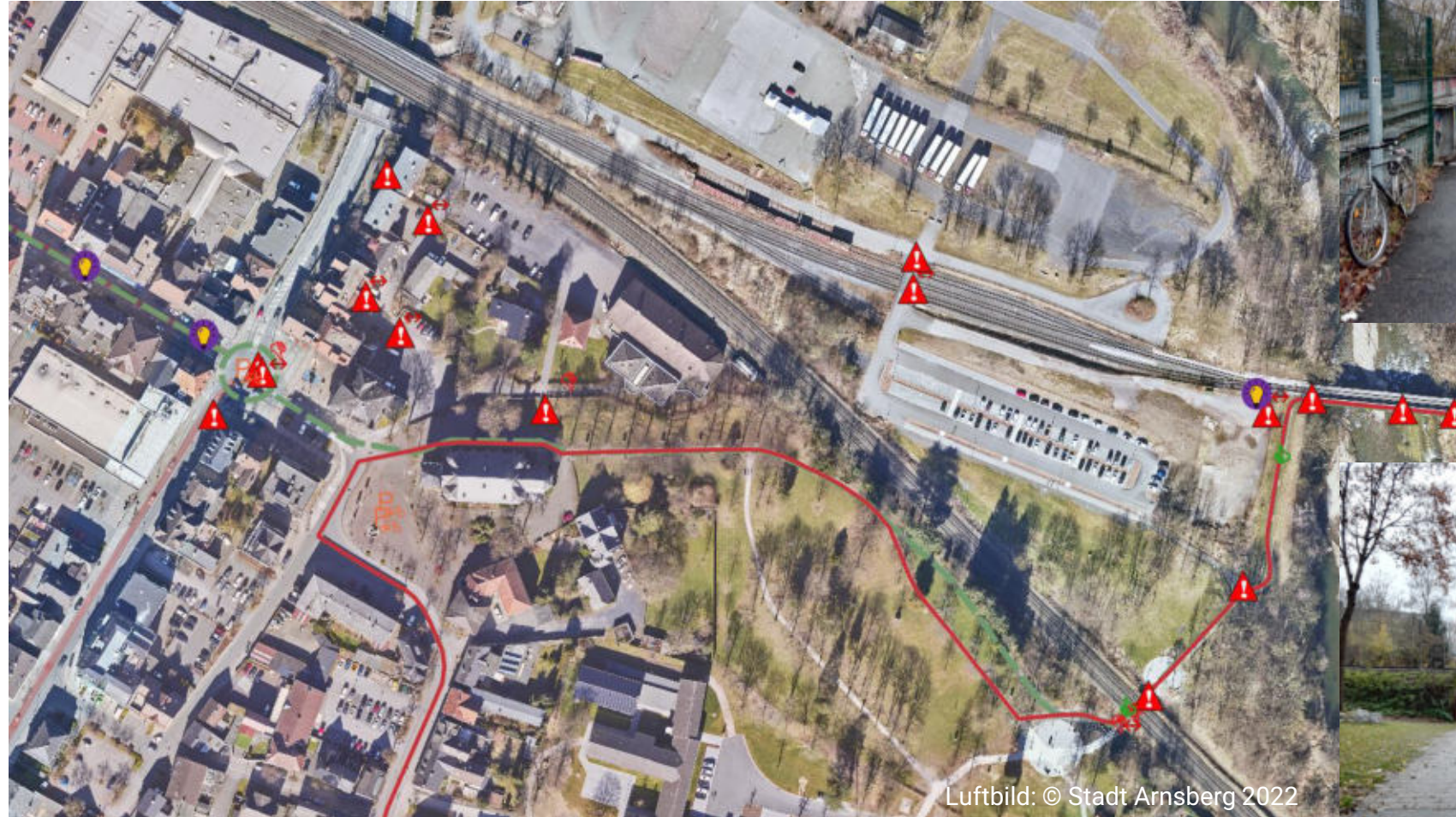
<sup>1</sup> Der Auszug aus dem Regelwerk FGSV 284, ERA – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Ausgabe 2010, ist mit Erlaubnis der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. auszugsweise wiedergegeben worden. Maßgebend für das Anwenden des FGSV-Regelwerkes ist dessen Fassung mit dem neuesten Ausgabedatum, die beim FGSV Verlag, Wesseling Str. 15-17, 50999 Köln, [www.fgsv-verlag.de](http://www.fgsv-verlag.de), erhältlich ist



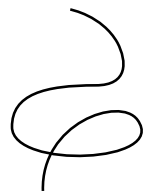
# Hüsten



Fotos: TRC / Stefan Wolter



Unklare Verkehrsführung an der Arnsberger Straße (Unterführung)



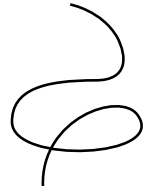
## Unfallhäufungsstellen



Burgweg--Viadukt,  
Arnsberg-Obereimer

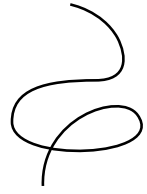
Kleinbahnstraße 2-3,  
Querung Radweg/Bahnanlage





## 4. Workshops





## 4. Gleichzeitige Workshops

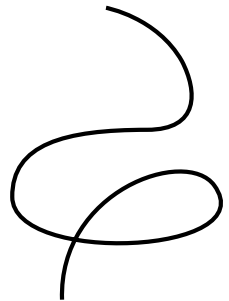
Jede Person kann aussuchen wohin sie geht und wie lange sie bleiben möchte.

Themen & Betreuung:

1. **Netzlücken (Birgitta Plass, Fachbereichsleitung Verkehrsplanung Stadt Arnsberg)**
2. **Untergrund / Unebenheiten / Beleuchtung (Hauke Karnath, Radverkehrsbeauftragter Stadt Arnsberg)**
3. **Häufig genutzte Ziele / wichtige Ziele der Arnsberger\*innen (Carolin Kruse, fair spaces)**
4. **Knotenpunkte / unsichere Führung im Längsverkehr / andere Unsicherheiten (Stefan Wolter, TRC)**

Zeit: ca. 60 Minuten. Während dessen Möglichkeiten zum Austausch & Snacks

Im Anschluss: Vorstellung pro Gruppe



*Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!*